SEE FOLLOWING NOTE

PARTS OF THE ORIGINAL DOCUMENT

ARE OF POOR REPRODUCTIVE QUALITY

CERTAINES PARTIES DU DOCUMENT ORIGINAL

SONT DE PIÈTRE QUALITÉ DE REPRODUCTION

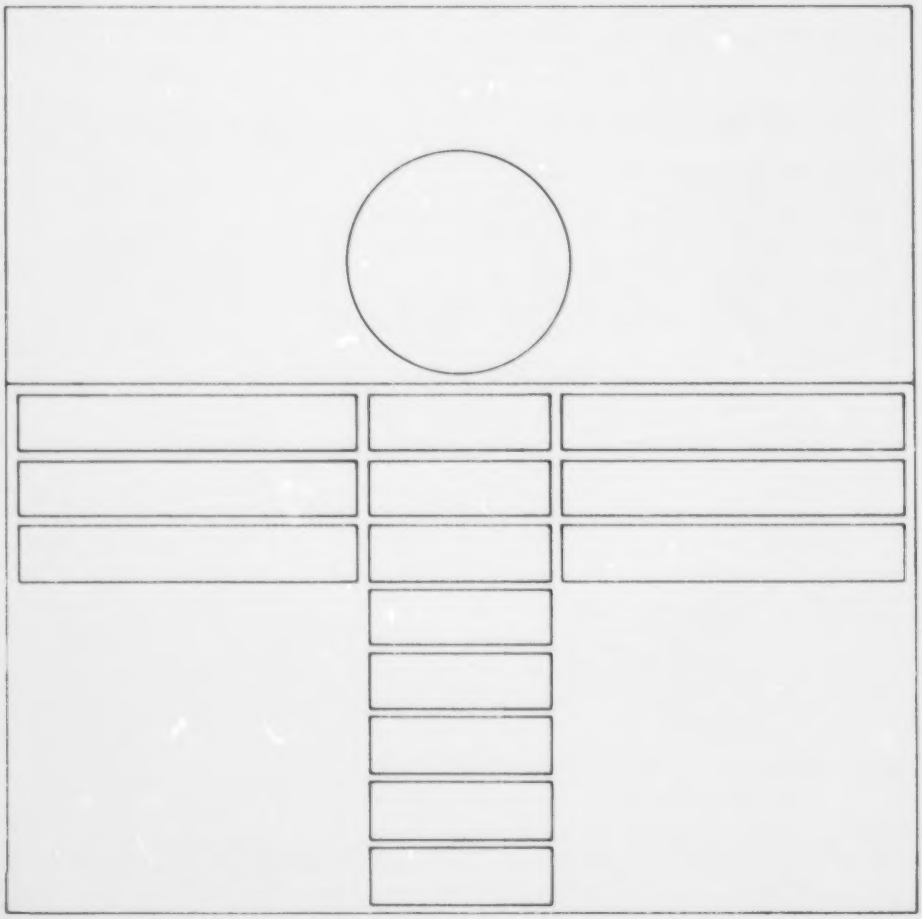
25

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Rapport d'enquête

Projet d'agrandissement de la marina de Lévis

Remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers



89-02929/

RAPPORT D'ENQUÊTE

PROJET D'AGRANDISSEMENT DE LA MARINA DE LÉVIS

remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion:
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, Québec, QC G1R 3X2
Tél.: (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, QC H1T 3X9
Tél.: (514) 873-7790

Impression:
Communications graphiques
Command inc.
2150, boulevard Charest Ouest
Sainte-Foy (Québec)
G1N 2G3

Avertissement: Tous les documents et avis déposés lors de l'enquête sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Remerciements: La Commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Elle tient aussi à souligner le rôle de M. Yves LeBlanc qui a agi comme analyste dans ce dossier.

Dépôt légal - deuxième trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-18681-8

TABLE DES MATIERES

Pages

Lettre de transmission au Ministre

Texte du mandat

CHAPITRE 1 - INTRODUCTION 1

CHAPITRE 2 - HISTORIQUE DU DOSSIER ET DESCRIPTION DES DEMANDES DE REMBLAYAGE 4

CHAPITRE 3 - PROBLÉMATIQUE 10

CHAPITRE 4 - LES CONDITIONS DU DÉCRET 13

4.1 Considérations juridiques 13

4.1.1 L'information sur les décisions du gouvernement selon l'article 31.5 13

4.1.2 Les recours en cas de non-respect des conditions 14

4.1.3 La modification d'un décret 16

4.2 Non-respect d'un considérant du décret ... 17

4.3 Non-respect de conditions du décret 18

4.3.1 Le poste de distribution de carburant 18

4.3.2 Consolidation de la bordure du terrain remblayé 18

4.4 Modification de la condition numéro 4 19

4.5 Le silence du décret du 21 décembre 1983 sur le dragage de la darse 22

4.6 Conclusion de cette partie 24

TABLE DES MATIERES (suite)

	Pages
CHAPITRE 5 - L'ANALYSE DE LA NOUVELLE DEMANDE	26
5.1 L'entreposage des bers entre 1984 et 1988	26
5.2 L'origine de la demande de remblayage	26
5.3 La dernière demande	27
5.4 Un nouveau projet au sens de l'article 31	28
5.5 Quel article de la Loi sur la qualité de l'environnement devrait s'appliquer? ..	30
5.6 Les points de vue des intervenants	32
5.6.2 La municipalité de Lévis	33
5.6.3 Les requérant de 1983: le Club des ornithologues du Québec et la Société linéenne	34
5.6.4 Les nouveaux intervenants: La Fondation Écho-logie et le GIRAM	35
5.6.5 Les riverains	36
5.7 Les besoins d'espace	36
5.8 Les options	38
5.8.1 Le remblayage du littoral comme solution	41
CHAPITRE 6 - CONCLUSIONS	47
ANNEXES (pagination séparée)	
ANNEXE I	2
ANNEXE II	22

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Montréal, le 26 avril 1988

Monsieur Clifford Lincoln
Ministre de l'Environnement
3900, rue Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai bien l'honneur de vous transmettre le rapport de l'enquête sur le projet d'aggrandissement de Parc nautique Lévy, menée par monsieur Luc Ouimet, commissaire permanent au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Monsieur Yves LeBlanc, analyste au BAPE, a secondé le Commissaire-enquêteur à titre de secrétaire de la Commission.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Victor C. Goldbloom, O.C., m.d., ll.d.

12, rue Sainte-Anne
Québec
(Québec) G1R 3X2
(418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke est
bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9
(514) 873-7790

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Montréal, le 26 avril 1988

Monsieur Victor C. Goldbloom
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, Sherbrooke est, suite 3860
Montréal, (Québec)
H1T 3X9

Monsieur le président,

Je vous transmets le rapport de l'enquête que vous m'aviez confiée concernant les besoins de stationnement et d'entreposage de bers de Parc nautique Lévy.

Plusieurs irrégularités ont entaché le dossier de la demande et du décret de 1983. Il y a lieu de rectifier la situation actuelle avant de songer à une autre phase de développement de la marina. De plus, sur la base des données disponibles et à la lumière des objectifs de la politique de protection du littoral, l'option de remblayage de la rive du fleuve St-Laurent n'est pas justifiée.

Vous noterez également que la limite de temps alloué n'a pas permis de faire toutes les vérifications nécessaires ni d'informer les parties impliquées des faits nouveaux et d'obtenir leur réaction en toute connaissance de cause.

Je tiens à souligner l'excellente collaboration de toutes les parties et des personnes ressources et en particulier du travail inlassable et méticuleux de Monsieur Yves LeBlanc, analyste qui a agi à titre de secrétaire de la Commission.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Luc Ouimet

Luc Ouimet
Commissaire-enquêteur

LO/lp
P.J.

12, rue Sainte-Anne
Québec
(Québec) G1R 3X2
(418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke est
bureau 3860,
Montréal (Québec) H1T 3X9
(514) 873-7790

Gouvernement
du Québec

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 22 décembre 1987

Dr Victor Goldbloom
Président
Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement
5199, rue Sherbrooke est, Bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Monsieur le Président,

Conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (lois refondues, chapitre Q-2), je confie au bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de faire enquête sur les facilités de stationnement automobile et d'entreposage des bers du Parc Nautique Lévy à Lévis.

Votre mandat d'enquête qui devra tenir compte de tous les éléments du dossier, de la politique de protection du littoral et de l'intérêt des divers groupes impliqués, vise à éclaircir les points suivants:

1. Identification des besoins actuels et futurs du Parc Nautique Lévy en termes de stationnement automobile et d'entreposage des bers.

2. Examen des solutions possibles telles l'optimatisation des superficies existantes, leur agrandissement par remblayage ou encore l'utilisation de terrains disponibles à proximité.

.../2

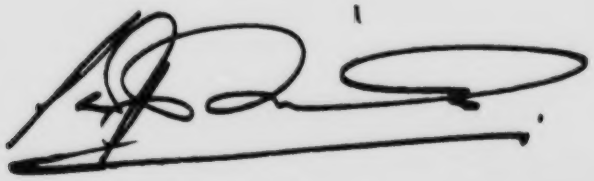
3900, rue Marly,
6e étage
Sainte-Foy, Québec, G1X 4E4
Tél. (418) 643-8259

5199, rue Sherbrooke Est
bureau 3860
Montréal, Québec, H1T 3X9
Tél. (514) 873-8374

Le délai du mandat est de deux mois, à compter du 18 janvier 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre de l'Environnement



Clifford Lincoln

CHAPITRE 1 - INTRODUCTION

Le mandat confié au BAPE par le ministre de l'Environnement demande "de faire enquête sur les facilités de stationnement automobile et d'entreposage des bers du Parc nautique Lévy[1] à Lévis". L'enquête doit dégager les besoins actuels et futurs et envisager des solutions possibles différentes de la solution privilégiée par le promoteur. Mais, dans sa démarche pour répondre à ces objectifs précis, la Commission devait aussi tenir compte de tous les éléments du dossier, de la politique de protection du littoral et de l'intérêt des divers groupes impliqués.

Tenir compte de tous les éléments du dossier réfère à son historique (voir chapitre 2) et implique la nécessité de retourner au dossier de la demande de 1983. Tenir compte de l'intérêt des divers groupes impliqués rappelle les préoccupations manifestées par les requérants de l'audience en 1983, mais aussi celles des groupes intéressés par la nouvelle demande de remblayage. Tenir compte de la politique de protection du littoral détermine en outre l'angle ou la perspective sous lequel l'étude du projet devait se dérouler.

C'est en tenant compte de toutes ces considérations que la Commission a entrepris de réaliser son mandat. Il a fallu rencontrer plusieurs directions du ministère de l'Environnement impliquées dans le suivi du dossier de 1983 (la Direction des évaluations environnementales et la Direction régionale de Québec), dans le dossier de la nouvelle demande formulée en 1986 (la Direction d'aménagement des lacs et des cours d'eau) ou dans certains projets reliés, comme l'assainissement des eaux (la Direction de l'assainissement urbain). Confrontée au défaut de réalisation de certaines conditions du décret de 1983, la Commission a ressenti la nécessité de demander des opinions juridiques au Service juridique du Ministère.

1. Parc nautique Lévy (1984) inc.

Des échanges avec le promoteur ont permis de définir une nouvelle image du projet, particulièrement dans l'ordre des développements futurs anticipés. De fait, les demandes de la Commission ont donné lieu à la production de documents complémentaires d'une certaine ampleur et dont le temps de réalisation lui échappait complètement. Ces informations nouvelles à caractère technique ont dû être vérifiées et analysées, pour le compte de la Commission, par un expert du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec en matière des questions nautiques, avec, encore une fois, tous les délais que cela implique.

Il a aussi fallu prendre contact avec les requérants de l'audience de 1983, le Club des ornithologues du Québec et la Société linéenne du Québec pour réaliser à quel point la nouvelle demande était incompatible avec leurs préoccupations de protection et de conservation du littoral, comme c'était déjà le cas à l'époque de la création de la marina. De nouveaux organismes locaux se sont fait connaître par la voix des journaux et ont voulu être entendus par la Commission, qu'il s'agisse de la Fondation Écho-logie ou du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) oeuvrant sur la scène régionale de la rive sud de Québec. A cela, il faut ajouter un effort pour obtenir la rétroaction de la part des riverains de la rue Saint-Laurent, dont la vue porte directement sur les installations de la marina.

Enfin, dans la perspective de l'application de la politique de protection du littoral, la Commission a pris contact avec les responsables locaux au sein de la ville de Lévis et de la MRC de Desjardins pour connaître leur perception du projet et leur intention quant à l'aménagement du littoral du fleuve dans leurs municipalités. Le gouvernement fédéral, comme organisme subventionnaire majeur pour la construction de la marina dans le cadre du programme Québec 1534-1984 avait aussi des implications dans le projet. Il aurait éventuellement à faire face à de nouvelles demandes pour d'autres étapes de développement futur de la marina.

Le mandat initial couvrait une période de deux mois. A cause des nombreux impondérables identifiés précédemment, une extension d'un mois a été nécessaire. Et même si ce rapport est remis en tenant

compte de cet échéancier, il n'en demeure pas moins que plus de temps aurait été nécessaire pour mieux circonscrire toutes les dimensions du projet. L'échéancier d'un mandat d'enquête est difficile à fixer a priori. Il faut comprendre qu'au départ, une commission possède un minimum d'information et qu'elle est amenée à susciter la production d'éléments nouveaux, plus ou moins complexes et diversifiés. A cela s'ajoute la validation ou vérification des informations. Dans certains cas, il est souhaitable de diffuser ces informations dans le milieu pour en obtenir une rétroaction ou arriver à des consensus ou des ententes formelles. On comprendra alors que le cas se rapproche beaucoup d'un mandat d'audience dont la durée est de quatre mois <u>après</u> la production de l'étude d'impact et d'une période d'information de 45 jours.

Il faudra comprendre également que la Commission n'ayant reçu qu'à la toute fin de la rédaction de son rapport plusieurs contributions importantes, la précision de son analyse et la sûreté des pistes proposées pourraient s'en trouver affectées. A plus forte raison, l'idée d'obtenir des réactions du milieu face aux nouvelles données découlant de l'enquête a dû être abandonnée.

La Commission tient à remercier toutes les personnes rencontrées qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour fournir l'information pertinente à la réalisation du mandat.

CHAPITRE 2 - HISTORIQUE DU DOSSIER ET DESCRIPTION DES DEMANDES DE REMBLAYAGE

La marina de Lévis a déjà une longue histoire. Il faut ici en retracer les grandes lignes pour satisfaire à la demande du Ministre qui stipule que le mandat d'enquête doit tenir compte de tous les éléments du dossier. Dans le but d'en faciliter la compréhension, les références renvoient à la figure 1, "Évolution du projet", à l'aide de la numérotation chronologique des étapes qui y apparaissent.

Le projet trouve son origine dans un événement qui remonte à 1973: la création de la corporation "Marina Capitaine Bernier inc.", dont l'un des buts était de construire une marina à Lévis. C'est cette corporation qui a choisi le site se greffant autour de l'ancien quai Impérial (1a). Elle a acquis, de la ville de Lévis, le terrain riverain (1) pour une valeur nominale et a commencé le remblayage d'une jetée (1b). La Corporation a ensuite entrepris des démarches afin d'obtenir une assistance financière de différents organismes gouvernementaux. Après plusieurs années d'effort, la Corporation a appris qu'elle ne pourrait obtenir des subventions qu'à la condition qu'elle soit municipalisée. C'est pourquoi les terrains et aménagements furent rétrocédés à la Ville le 9 mai 1980. Celle-ci a alors poursuivi le projet sous le nom de Parc nautique Lévy. Et c'est en décembre 1980 qu'est entré en vigueur le règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

Un premier avis de projet avait déjà été présenté au ministère de l'Environnement en septembre 1980. Il a cependant été modifié à deux reprises lors des dépôts subséquents d'avis de projet de septembre 1981 et de mars 1983. Chacun de ces événements allait imprimer des contraintes sur l'évolution future du projet, comme nous allons le constater plus loin.

PARC NAUTIQUE LÉVY

LÉGENDE

1) Installations présentes en 1983

   1a) ancien quai de l'Impérial

   1b) jetée de remblayage

2) Demande de 1983 autorisée par décret

   2a) brise-lames en enrochement

   2b) remblayage sur 5 000 m^2

3) Dragage du bassin (exclu de la procédure en 1981)

   3a) partie draguée en 1984

   3b) partie demeurée non draguée

4) Demande de remblayage additionnel de 4 999 m^2 faisant l'objet de l'enquête de 1988

5) Besoins futurs de remblayage reconnus par le promoteur pendant l'enquête de 1988

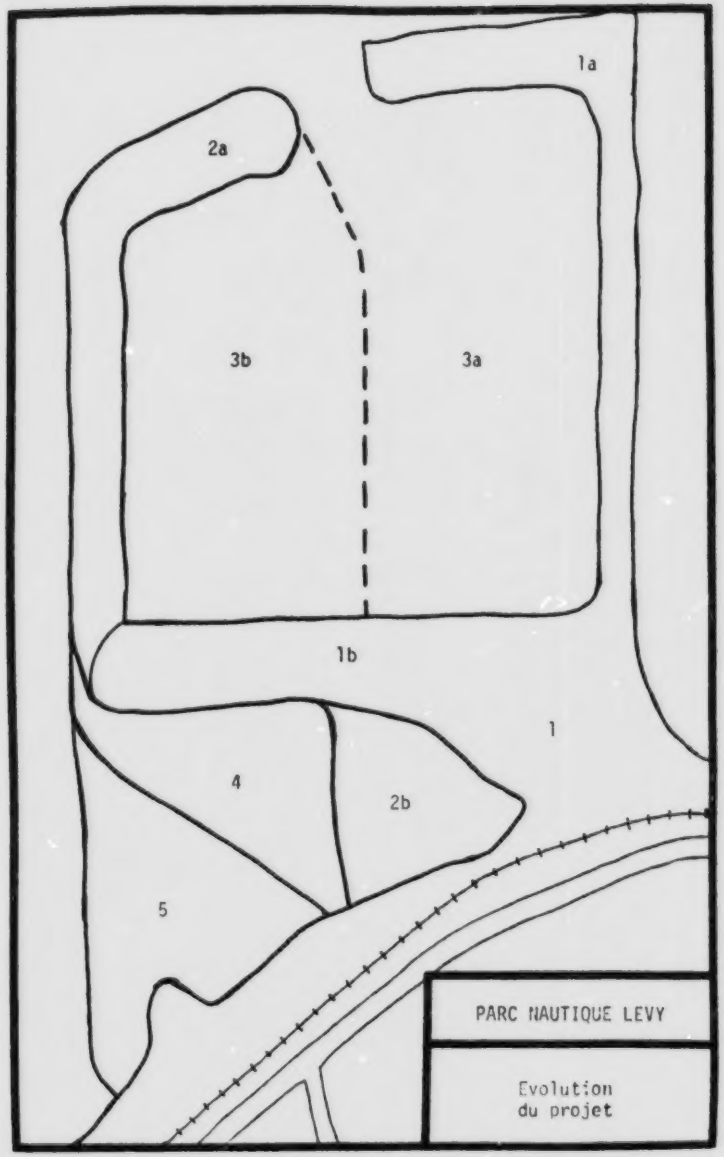


FIGURE 1

Les structures existantes au moment du dépôt du premier avis de projet étaient donc constituées du quai Impérial (1a) et de la jetée remblayée (1b). Dans son avis de projet, le promoteur se proposait de consolider le quai, de construire un brise-lames flottant (en 2a) et de draguer la darse de la marina. Sur la base de ce document, le promoteur s'est prévalu de l'article 31,6 (premier alinéa) de la Loi sur la qualité de l'environnement et a ainsi été soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts (PEEIE). C'est ce que venait confirmer le décret du 22 juillet 1981 concernant la soustraction, entre autres, du projet de construction d'une marina à Lévis par la ville de Lévis, tel que décrit dans l'avis de projet transmis au ministère de l'Environnement le 19 septembre 1980. Cet événement est capital à plus d'un titre: il sanctionne indirectement le choix du site en y autorisant des travaux et il confirme l'obligation de la Ville de reprendre en main les destinées de la marina.

Dans son deuxième avis de projet (septembre 1981), le promoteur introduisait, comme élément nouveau, le remblayage d'une partie de la berge située derrière la jetée (1b) pour en faire un terrain de stationnement et un lieu d'entreposage hivernal des bateaux (2b). Le troisième et dernier avis de projet (mars 1983) visait l'obtention des subventions offertes par le gouvernement fédéral dans le cadre des festivités de Québec 1534-1984. Il reprenait la plupart des éléments des avis présentés auparavant mais proposait en outre de transformer le brise-lames flottant (en 2a) en une structure permanente en enrochement. De plus, le dragage de la darse se voyait présenté en deux phases dont seule la première, prévue pour 90 emplacements (3a), faisait l'objet de l'avis de projet. Plus tard, la capacité du bassin pourrait être portée à 195 emplacements. Ces éléments nouveaux allaient obliger le promoteur à produire une étude d'impact dans le cadre du règlement sur les études d'impacts pour les éléments non exclus par le décret de 1981, soit le brise-lames permanent, le remblayage de la berge (2b) sur 5 000 m^2 et le dragage. L'étude d'impact devait également comporter une comparaison de plusieurs sites pour choisir celui de moindre impact.

Pour se prévaloir des subventions fédérales accordées dans le cadre des festivités de Québec 1534-1984 et à cause du contentieux entre le gouvernement du Canada et celui du Québec sur l'aide

financière aux municipalités, le projet de marina devait être présenté par une corporation privée. C'est ainsi que le tout fut transféré à Parc nautique Lévy qui en devenait officiellement le promoteur. C'est dans ce contexte que le promoteur a fait produire l'étude d'impact "Port de refuge Parc nautique Lévy" datée du 30 juin 1983. La période d'information s'est déroulée du 25 août au 8 octobre 1983. Le Club des ornithologues du Québec, appuyé par la Société linéenne du Québec, a présenté au Ministre une demande d'audience dans les délais réglementaires.

Le requérant contestait le choix du site et désirait soulever un débat sur la problématique du développement d'un réseau de ports de refuge sur le Saint-Laurent. Il s'interrogeait également sur la qualité de l'étude d'impact et s'inquiétait de l'empiétement graduel sur les battures.

Dans une lettre datée du 2 novembre 1983, le ministre de l'Environnement mandatait le BAPE "de tenir une audience publique relativement au projet du port de refuge Parc nautique Lévy". Dès le lendemain, M. Luc Ouimet était nommé président de la Commission (par le vice-président du BAPE qui agissait, à ce moment-là, comme président par intérim de l'organisme) chargée de remplir ce mandat.

Lors des rencontres prévues avec les parties selon les règles de procédure, il est apparu que la tenue d'une audience n'était pas le meilleur moyen de bonifier ce projet. Entre autres raisons parce que la partie de l'étude d'impact sur le choix du site devenait caduque puisque le MENVIQ avait proposé auparavant d'autoriser le site par décret d'exclusion. Les requérants ne désiraient pas faire la critique de l'administration du MENVIQ en audience publique. Donc, moyennant certains engagements du promoteur (voir à l'annexe 1 la lettre du 14 novembre 1983) et devant la volonté manifeste du Ministre d'entreprendre la réalisation d'une politique de gestion du littoral, le requérant retirait sa demande le 14 novembre 1983, avant même que la première partie de l'audience n'ait été annoncée publiquement. Dès le 17, le Ministre retirait son mandat d'audience au BAPE. Le requérant fit part de ses préoccupations en cinq points, auxquelles le ministre de l'Environnement répondit. Toutes ces pièces composent l'Annexe 1.

Le gouvernement du Québec rendait finalement sa décision sur la demande d'autorisation du projet de Parc nautique Lévy dans le décret du 21 décembre 1983 (voir en annexe). Il y autorisait le projet tel que présenté dans l'avis de projet de mars 1983 et dans l'étude d'impact, l'assortissant toutefois de sept conditions.

Conditions du décret du 21 décembre 1983:

1) le respect des mesures de mitigation préconisées dans l'étude d'impact;

2) des précisions sur la superficie maximale de 5 000 m^2 à remblayer et sur les caractéristiques des matériaux (roches de 2 à 4 tonnes) devant constituer sa bordure;

3) l'obligation de fournir les plans et devis de construction préalablement à l'autorisation de certains travaux;

4) la relocalisation d'une conduite d'égout se déversant alors dans le bassin prévu, par son prolongement en aval de la marina;

5) des précisions sur l'installation d'une station de vidange pour les eaux usées des embarcations de plaisance;

6) l'interdiction de faire des travaux entre 22 h 00 et 7 h 00;

7) la réalisation des travaux avant le 31 décembre 1984.

Le 19 septembre 1984, un nouveau décret devait cependant modifier la condition n°4 en autorisant le promoteur à sectionner l'émissaire d'égout en amont de la marina, avant son entrée dans la darse. Ce changement, issu d'une recommandation d'un rapport d'analyse de la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement, s'appuie essentiellement sur le fait qu'un système d'épuration des eaux devait entrer en service dans un an ou deux et rendait ainsi inutile un investissement qui, bien

que d'usage temporaire, impliquait des dépenses pour le promoteur. On pourra cependant mesurer les conséquences de ce changement alors que, près de cinq ans plus tard, il est prévu que le système d'épuration sera en place dans environ trois ans.

Les travaux de la marina ont donc été réalisés durant l'année 1984. Si l'on se réfère au schéma de l'évolution du projet, on voit que la moitié est de la darse a été draguée (3a), le quai Impérial, consolidé (1a), le brise-lames en enrochement, construit (2a), et le terrain de stationnement et d'entreposage, remblayé sur 5 000 m^2 (2b). Toutes les conditions du décret du 21 décembre 1983 n'ont cependant pas été remplies, notamment la condition n°2 relative à la constitution d'une bordure en enrochement le long de la partie remblayée (2b), et le considérant rappelant "que le promoteur s'est engagé à procéder à un aménagement paysager du secteur occupé par son projet". Le quai et la digue sont bordés des deux côtés par des roches de 2 à 4 tonnes. Seul le nouveau remblayage n'a pas eu sa bordure.

Contexte de la demande actuelle

La demande actuellement à l'étude a été présentée, au directeur régional de Québec du MENVIQ, le 6 mai 1986. Le promoteur y requiert "l'autorisation de remblayer ses terrains sur une superficie de 5 000 m^2, sans avoir à produire une étude d'impact".

La volonté exprimée du promoteur d'éviter la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement à travers toute une série d'interventions dans ce sens permet de comprendre le mandat d'enquête donné au BAPE. Il faut d'abord savoir que le projet pouvait être assujetti à la procédure à deux titres: comme projet d'agrandissement d'un port de plaisance et à cause d'un remblayage sur 5 000 m^2. La première éventualité a été écartée à la suite d'opinions juridiques tendant à considérer les fins de stationnement comme des activités indépendantes d'un port de plaisance. On a évité la deuxième en ramenant précisément la surface de remblayage à 4 999 m^2. Ces deux questions seront abordées au chapitre 5 analysant la nouvelle demande.

Même dans l'hypothèse où le projet n'était pas assujetti à la procédure, le promoteur devait tout de même obtenir une autorisation du sous-ministre en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Or, les fonctionnaires qui ont étudié la demande ont craint le fractionnement du projet en anticipant la possibilité de demandes ultérieures. Car le règlement prévoit que la limite de 5 000 m^2 peut être atteinte de façon cumulative par diverses interventions. C'est pourquoi le ministère de l'Environnement a retenu l'idée de l'enquête, conformément au pouvoir que donne la Loi au ministre de l'Environnement, à l'article 6.3. C'est dans ce contexte que le 22 décembre 1987, le ministre de l'Environnement, monsieur Clifford Lincoln, mandatait le BAPE "de faire enquête sur les facilités de stationnement automobile et d'entreposage des bers du Parc nautique Lévy à Lévis".

Dans le cadre de l'enquête, la Commission a évidemment été amenée à rencontrer le promoteur et à lui demander, entre autres, des précisions sur ses "besoins actuels et futurs (...) en termes de stationnement automobile et d'entreposage des bers", conformément à la volonté du Ministre exprimée dans le mandat. La réponse transmise à la Commission le 29 février 1988 dans une "étude complémentaire pour le remblayage du port de refuge", tenant compte des besoins futurs estimés par le promoteur, modifie sensiblement la demande initiale de 4 999 m^2 en la portant à environ 12 000 m^2. Si on se réfère toujours au schéma de l'évolution du projet (figure 1), la demande finale devant satisfaire toutes les attentes du promoteur couvre désormais les secteurs 4 et 5. On retrouve également dans ce document des précisions sur les divers aménagements prévus pour la superficie remblayée. En plus des espaces de stationnement et d'entreposage de bers, on ajoute les espaces nécessaires à une nouvelle capitainerie, aux différents équipements récréatifs (piscine, tennis, croquet, etc.) et aux aménagements paysagers. Voici donc en bref le contexte de la demande actuelle. En plus des autorisations gouvernementales, le promoteur a besoin de l'aide financière importante du gouvernement fédéral et de l'aide technique et financière des entrepreneurs dans le cadre des travaux d'assainissement des eaux de la rive sud, pour mener à terme son nouveau projet.

CHAPITRE 3 - PROBLÉMATIQUE

La présente enquête est d'intérêt public parce que la demande de remblayage de Parc nautique Lévy relève de la Loi sur la qualité de l'environnement, sous les articles 22 et 31. De plus, la constitution de la marina a nécessité des autorisations du MENVIQ comme gestionnaire de l'État pour la propriété publique, et a été réalisée grâce à des subsides gouvernementaux. Pour la première demande de remblayage pour stationnement et construction d'un brise-lames fixe, le promoteur a produit une étude d'impact qui a été rendue publique. Deux organismes (le Club des ornithologues du Québec et la Société linéenne) ont demandé une audience publique, requêtes qu'ils ont retirées après médiation et après promesse qu'on tiendrait compte de leurs préoccupations concernant une politique de protection du littoral et l'adoption de mesures sur le territoire de la ville de Lévis susceptibles d'assurer sa protection. Ces organismes, auxquels se sont joints la Fondation Écho-logie et le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), veulent être associés à l'étude et au suivi de la présente demande de remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers. Il faut noter enfin que plusieurs médias régionaux s'intéressent à ce dossier et y font régulièrement écho.

Selon les termes mêmes du mandat confié par le ministre de l'Environnement au BAPE, la demande de remblayage additionnel pour les besoins actuels et futurs doit être étudiée en tenant compte de celle de 1983, pour laquelle il y a eu une autorisation du gouvernement du Québec, accompagnée de conditions spécifiques de réalisation et rappelant des engagements du promoteur quant à l'aménagement paysager.

La Commission tiendra compte également de la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, confirmée par décret du gouvernement du Québec le 29 décembre 1987, ainsi

que des amendements à cet égard apportés à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, des décisions du sous-minitre de l'Environnement quant aux demandes similaires, dans le même secteur géographique, selon l'article 22, et des remarques et recommandations que plusieurs commissions du BAPE ont formulées sur le même sujet.

Cette politique vise à décourager les interventions (dragage, remblayage, enrochement) en milieu riverain, étant donné le rôle de cette zone dans la vie et la qualité du cours d'eau, et à n'accepter que celles de première nécessité et lorsque aucune autre solution n'est disponible.

Concernant le littoral, le décret gouvernemental précise:

> "L'objectif primordial est de respecter l'intégrité et le caractère naturel des lieux: si des aménagements devenaient nécessaires, ils devraient être conçus de façon à ne pas nuire à la libre circulation des eaux sans avoir recours au remblayage ou au dragage qui sont interdits". (Décret n° 1980-87 du 22 décembre 1987, p. 4)

Les principales questions à résoudre sont les suivantes. Quelle est la portée du certificat d'autorisation de 1983, de ses conditions, et quel suivi lui a été donné? La présente demande de remblayage était-elle couverte par la demande de 1983 de la corporation Parc nautique Lévy? Si oui, il faudrait alors modifier la condition limitant le remblayage à un maximum de 5 000 m^2. Dans cette perspective, il y aurait lieu de définir, au nom des principes de justice naturelle, le mécanisme approprié pour les intervenants pour procéder à l'examen de cette modification. Si la réponse est négative, il faut, au contraire, déterminer si ce nouveau projet doit être étudié selon les articles 22 ou 31 (dépendant que les besoins actuels et futurs nécessitent du remblayage sur plus ou moins de 5 000 m^2, ou que l'on arriverait à la conclusion que les activités de stationnement et d'entreposage de bers forment des composantes d'un port de plaisance). Quel que

soit le cheminement administratif subséquent, la Commission se doit, cependant, d'analyser le bien-fondé de la demande et les options disponibles pour répondre aux besoins éventuels de stationnement et d'entreposage de bers, à l'aide des données disponibles. Cet examen ne pourra pas toutefois être exhaustif, compte tenu de la date limite du mandat et du fait que certaines informations ne sont parvenues qu'au moment de la rédaction.

CHAPITRE 4 - LES CONDITIONS DU DÉCRET

Nous avons déjà énuméré les conditions du décret du 21 décembre 1983 autorisant le projet de Parc nautique Lévy. Nous avons signalé également que les travaux autorisés devaient être réalisés avant le 31 décembre 1984. Nous avons aussi évoqué le fait que toutes les conditions n'avaient pas été respectées. Voyons donc, d'une façon plus précise, le détail de la situation. Mais auparavant, il y a lieu d'émettre quelques commentaires à caractère juridique sur le respect et la modification de décrets.

4.1 Considérations juridiques

Cette section a été développée en s'appuyant sur des opinions juridiques verbales qui devaient faire l'objet d'un document écrit. Étant donné que ce document n'était toujours pas disponible au moment de la rédaction de ces lignes, la Commission a décidé de faire état des considérations verbales, sous réserve d'avoir à ajouter de nouveaux éléments si l'opinion écrite divergeait ou apportait des nuances, et nous parvenait avant la remise du rapport. Ce document est finalement parvenu à la Commission par bélinographe le 26 avril 1988. Il confirme essentiellement les informations communiquées par téléphone.

4.1.1 L'information sur les décisions du gouvernement selon l'article 31.5

Lorsqu'un décret gouvernemental est émis à la suite de la procédure des études d'impact, les personnes qui ont soumis des représentations durant la période de consultation publique doivent en être informées selon le deuxième alinéa de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement Cette obligation doit éga-

lement s'appliquer dans le cas où une condition serait modifiée par un nouveau décret.

4.1.2 Les recours en cas de non-respect des conditions

Toutes les conditions d'un décret doivent être respectées et ont valeur d'ordonnance. Le défaut de les satisfaire peut avoir des conséquences au plan pénal. Il existe en effet des recours pénaux de différents ordres qui peuvent être invoqués par différents intervenants. Il appartient au Ministère de prendre les moyens nécessaires pour obliger le promoteur à satisfaire aux conditions d'un décret. Dans l'impossibilité d'obtenir satisfaction, le Ministère peut se servir de recours pénaux prévus selon les articles 106 et 114 de la Loi sur la qualité de l'environnement qui peuvent entraîner diverses pénalités allant jusqu'à la démolition d'un ouvrage:

> Art. 106. Une personne physique qui enfreint l'un ou l'autre des articles ... 22, 31.1, ... est coupable d'une infraction et passible, sur poursuite sommaire, d'une amende: a) d'au moins deux cents dollars et d'au plus cinq mille dollars pour la première infraction; et b) d'au moins quatre cents dollars et d'au plus dix mille dollars pour toute infraction subséquente.
>
> Une corporation coupable d'une infraction visée au présent article est passible d'une amende minimale trois fois plus élevée et d'une amende maximale six fois plus élevée que celles qui sont prévues au présent article.
>
> Art. 114 Le ministre peut ordonner la démolition de tous travaux exécutés par quiconque en contravention avec la présente loi, les règlements adoptés en vertu de celle-ci, contrairement à une ordonnance qu'il a émise ou à une ordonnance du sous-ministre, ou à un certificat d'approbation ou d'autorisation.
>
> Lorsque celui qui est visé par une telle ordonnance refuse ou néglige d'y donner suite, le ministre peut présenter une requête à un juge de la Cour supérieure

pour obtenir la démolition des travaux de manière à remettre les choses dans l'état où elles étaient avant que ne débutent les travaux.

D'autre part, les articles 19.1, 19.2 et 19.3 de la Loi permettent à toute personne physique d'avoir recours à l'injonction pour empêcher la réalisation d'une activité qui porte atteinte au droit à la qualité de l'environnement:

> 19.1. Toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent, dans la mesure prévue par la présente loi, les règlements, les ordonnances, les approbations et les autorisations délivrées en vertu de l'un ou l'autre des articles de la présente loi.
>
> 19.2. Un juge de la Cour supérieure peut accorder une injonction pour empêcher tout acte ou toute opération qui porte atteinte ou est susceptible de porter atteinte à l'exercice d'un droit conféré par l'article 19.1.
>
> 19.3. La demande d'injonction visée dans l'article 19.2 peut être faite par toute personne physique domiciliée au Québec, qui fréquente un lieu à l'égard duquel une contravention à la présente loi ou aux règlements est alléguée ou le voisinage immédiat de ce lieu. Elle peut être faite également par le procureur général et par toute municipalité où se produit ou est sur le point de se produire la contravention.

De plus, des personnes ayant un intérêt juridique en relation avec le projet peuvent également se prévaloir du droit à l'injonction prévu selon les procédures du code civil.

4.1.3 La modification d'un décret

La Commission s'est interrogée sur les principes qui doivent prévaloir lorsque des faits nouveaux requièrent la modification d'un décret en tout ou en partie. La réponse est à l'effet que cette modification ne peut se faire sans recommencer le processus de consultation publique prévue par la Loi sur la qualité de l'environnement pour respecter l'esprit et les règles de justice naturelle.

Lors d'une conversation téléphonique (le 21 avril), Me Paquet précisait que, selon lui, la modification ne doit cependant pas être mineure et constituer un effet de surprise, dans le sens qu'elle ne pouvait être prévisible compte tenu de l'information disponible lors de la période de consultation publique.

On comprendra l'importance de cette question car dans toute demande d'autorisation étudiée sous les articles 31 de la Loi, avec ou sans audience publique, le décret gouvernemental pourrait, par la suite, faire l'objet de modifications pouvant contourner l'objectif prévu par le législateur par le mécanisme de consultation publique. Déjà, dans un certain nombre de cas, il y a eu des modifications, y compris dans le présent dossier, et parfois dans des dossiers où la participation avait été nombreuse, par exemple le programme de pulvérisations aériennes d'insecticide contre la tordeuse des bourgeons de l'épinette (1985-1989).

Le fait de réaliser une modification importante d'un décret sur la base des faits nouveaux sans reprendre le processus de consultation publique prévue par la Loi constitue une négation des droits que la Loi sur la qualité de l'environnement accorde à toute personne.

A ce sujet, Me Paquet affirme dans le texte écrit de ses opinions juridiques reçu le 26 avril 1986:

En effet, la consultation publique prévue par la procédure d'évaluation et d'examen des impacts a pour objectif d'introduire des éléments de la règle audi alteram partem dans le processus décisionnel. On doit comprendre que cette consultation aura atteint son objectif d'équité procédurale à la condition qu'elle soit de nature à susciter des commentaires des intéressés sur l'ensemble des questions pouvant faire l'objet de décision.

La Commission ne peut que recommander que, dans l'administration du suivi des décrets, l'on soit très vigilant à les faire respecter, prudent et circonspect dans l'examen des modifications qui doivent et peuvent être apportées à un décret, et à préciser les modalités de consultation qui respectent les droits accordés par la Loi aux personnes.

C'est à partir de ces considérations que nous allons maintenant entreprendre l'analyse spécifique des conditions du décret du 21 décembre 1983.

4.2 Non-respect d'un considérant du décret

Le considérant rappelle que "le promoteur s'est engagé à procéder à un aménagement paysager du secteur occupé par son projet". Dans sa lettre du 16 février 1984 aux ex-requérants de l'audience de 1983, le ministre de l'Environnement souligne d'ailleurs ce point, estimant que "cet engagement du promoteur devrait satisfaire vos préoccupations" à ce sujet. Or, au moment de rédiger ce rapport, rien n'a encore été fait.

La Commission croit qu'il serait nécessaire que des pressions suffisantes soient exercées sur le promoteur afin qu'il satisfasse à ces engagements dans les plus brefs délais. Ces aménagements paysagers devraient être réalisés en tenant compte des riverains de la rue St-Laurent, dont la vue porte sur les installations de la marina. Des consultations nous ont permis de constater l'importance de la vue sur le fleuve pour ces personnes. Les aménagements privilégiés devront être un compromis entre le besoin de

cacher certains éléments déplaisants et celui de conserver la vue sur le fleuve.

Le promoteur devrait également consulter la ville de Lévis qui a déjà manifesté certaines de ses intentions relatives au secteur de la marina, dans des documents élaborés dans le cadre du programme Berges neuves en 1985.

4.3 Non-respect de conditions du décret

4.3.1 Le poste de distribution de carburant

Le poste de distribution de carburant n'a finalement été installé qu'en 1987 alors que le décret prévoyait que les travaux devaient être réalisés avant le 31 décembre 1984. Dans l'intervalle, l'approvisionnement était laissé à la responsabilité des usagers.

4.3.2 Consolidation de la bordure du terrain remblayé

Le décret prévoyait que "La face (du) remblayage exposée aux vagues et marées devra être consolidée par une couche de roches de 2 à 4 tonnes". Dans sa lettre du 16 février 1984 aux ex-requérants de l'audience, le ministre de l'Environnement explique que cette mesure allait permettre "d'éviter que ce site ne devienne un endroit de déversement de toutes sortes, agrandissant ainsi le stationnement aux dépens du marais (...)." Il considérait donc cette "finition" comme une mesure devant décourager tout remblayage additionnel. Il devenait facile de repérer toute intervention de remblayage non autorisée. La Commission constate que cette condition n'a pas encore été remplie au moment de rédiger ces lignes. Il s'agit d'une condition majeure de limiter à 5 000 m^2 le remblayage, dont la raison est expliquée par le Ministre aux requérants. On ne peut avoir d'engagement plus précis.

Comment peut s'expliquer une telle situation? C'est ce que la Commission a essayé de déterminer pendant son enquête. Les informations recueillies sont à l'effet que, bien que connue, l'infraction aurait été tolérée, étant donné qu'une nouvelle demande de remblayage additionnelle a vite été souhaitée par le promoteur. Cette explication semble confirmée par la demande soumise officiellement par le promoteur dans sa lettre du 6 mai 1986. Mais on est en droit de se demander comment considérer le délai qui va de décembre 1984 à mai 1986, pendant lequel le MENVIQ n'a pas exigé le respect de cette condition jugée si importante par le ministre de l'Environnement.

Quoi qu'il en soit des raisons pouvant expliquer les écarts relevés pendant l'enquête, il apparaît maintenant à la Commission qu'il est nécessaire de satisfaire immédiatement à la condition touchant la construction d'une bordure en enrochement le long du terrain remblayé en 1984, non seulement pour respecter le décret, mais aussi les raisons toujours valables de cette exigence. Il faudra également s'assurer du respect des mesures de mitigation décrites par le promoteur à ce sujet en 1983.

La Commission fait remarquer que le non-respect de cette condition avant le 31 décembre 1984 ouvre toutes les possibilités de recours juridiques évoqués plus haut.

4.4 Modification de la condition numéro 4

Une condition du décret du 21 décembre 1983 a été modifiée par une nouvelle décision gouvernementale, en date du 19 septembre 1984. Il s'agit de la condition n°4, dont voici le libellé avant et après le changement:

> "Que le promoteur relocalise à l'est (en aval) du port de refuge la conduite d'égout de 60 cm (24 pouces) qui se déverse actuellement à l'intérieur de la future darse du port de refuge et ce, avant la mise en exploitation de ce dernier."

"Que le promoteur sectionne, avant son entrée à l'intérieur de la darse du port de refuge, l'émissaire d'égout de 60 cm (24 pouces) et s'assure que les eaux usées véhiculées par ledit émissaire s'écoulent complètement en amont du port de refuge."

La Commission a tenté de clarifier les faits qui ont amené ce changement de la condition. On aurait conçu la modification à la suite d'échanges verbaux entre la Direction des évaluations environnementales (DEE) et le promoteur pour qui l'exigence serait apparue trop onéreuse, la rupture du tuyau permettant d'éviter l'allongement sur une certaine distance jusqu'à l'aval du bassin, à l'est du quai Impérial (1a de la figure 1)

L'exigence avait été posée pour solutionner certains problèmes environnementaux. Il fallait éviter que cet émissaire d'égout combiné se déverse dans le bassin même de la marina. Mais on voulait aussi protéger la zone d'herbiers située en amont de la marina, d'autant plus que sa configuration et le jeu des marées y faisait craindre une accumulation néfaste et malodorante. Cet effet est maintenant obtenu et confirmé par le promoteur lui-même et par certains riverains de la rue Saint-Laurent, qui s'en plaignent.

C'est pourquoi il fut nécessaire de produire un rapport d'analyse environnementale en vue de proposer une modification du décret. La justification du changement s'appuie, selon les représentants de la DEE, sur des informations verbales en provenance du service de l'Assainissement urbain à l'effet qu'un système d'épuration des eaux pourrait être opérationnel dans le secteur dans un an ou deux. Il y aurait donc alors interception des eaux et traitement. Ainsi conclut l'analyse de la DEE: "il serait irréaliste d'exiger que le promoteur mette en place une solution à caractère permanent, alors que le problème sera réglé de toute manière d'ici un an ou deux". La solution temporaire consistant à couper le tuyau près de la rive évitait de polluer le bassin (situation initiale inacceptable) et apparaissait acceptable sur le plan environnemental tout en permettant une diminution considérable des frais de réalisation.

Il semble bien que l'évaluation du temps nécessaire à la mise en service d'un système d'épuration ait été pour le moins optimiste.

Il faut savoir qu'en 1984, toutes les ententes préalables nécessaires entre la Société québécoise d'assainissement des eaux et les municipalités (notamment les protocoles d'exécution) n'étaient pas encore signées. Après la signature de ces conventions, il faut compter un minimum d'un an pour réaliser toutes les étapes nécessaires à la construction de l'intercepteur et encore une autre année pour parachever le système de traitement. Le fait d'avancer le chiffre d'un an ou deux en 1984 était pour le moins imprudent et irréaliste. Lors d'échanges verbaux entre la Commission et des gens de l'Assainissement urbain, le chiffre de cinq ans a été mentionné comme une évaluation plus réaliste qui aurait due être faite en 1983. On sait que le système d'épuration du secteur n'est toujours pas en opération, en ce début de 1988. De fait, les travaux de l'intercepteur ne font à peine que commencer. Dans les meilleures conditions, il ne semble pas que le système sera totalement fonctionnel avant 1990 et cela pourrait aller jusqu'en 1991.

Au seul plan de la protection de l'environnement, le décret n'aurait pas dû être modifié mais plutôt respecté. Il serait souhaitable qu'on revienne à la position initiale du décret de 1983, en ce qui concerne l'émissaire d'égout. L'ambiguité de la justification de ce changement, l'appréciation faite par la Commission du temps qu'il faudra encore compter avant que le système d'assainissement soit en marche, la préoccupation rencontrée chez certains riverains face aux odeurs et à l'accumulation de déchets d'égout dans le secteur et le fait que l'émissaire continuera à servir de déversoir de trop plein incitent la Commission à considérer qu'un tuyau allongé jusqu'en eau profonde et en aval de la marina constitue encore la meilleure solution environnementale du problème. Cette condition initiale devrait être réinscrite dans le décret par une nouvelle modification du décret.

Même si l'échéancier n'a pas permis d'obtenir à temps du gouvernement fédéral les informations détaillées concernant la subvention accordée en 1984 pour réaliser la marina, il était clair à cette époque, et cela a été confirmé lors d'échanges verbaux avec des interlocuteurs fédéraux, que la subvention de 1983 pouvait couvrir les frais encourus par des mesures de protection environnementales. La Commission n'a malheureusement pas pu vérifier si la demande de financement de 1983 du promoteur faisait état de telles dépenses prévues.

Il n'y a pas que des raisons environnementales pour plaider en faveur d'un retour à la condition initiale, mais aussi une justification juridique. En fait, le décret de modification du 19 septembre 1984 n'aurait pas été transmis, en conformité avec l'article 31.5 de la Loi, "à ceux qui ont soumis des représentations" dans le cadre de la procédure des études d'impact engagée en 1983. De plus, il ne faut pas oublier que les décrets complètent une procédure qui implique, notamment, une phase d'information et de consultation du public. Dans ce contexte, il apparaît qu'une modification de décret basée sur des faits nouveaux inconnus du public ne puisse s'inscrire en conformité avec la procédure. En effet, ces faits (programme d'assainissement des eaux) n'avaient pas été mentionnés ni dans l'étude d'impact du promoteur ni dans des documents déposés par le MENVIQ ou tout autre organisme lors de la période de consultation publique.

On peut même prétendre que ces informations servant de base pour modifier une volonté gouvernementale déjà énoncée auraient dû être soumises à la consultation publique selon les modalités prévues par la Loi sur la qualité de l'environnement. Cette situation risque d'entraîner le non-respect des droits des personnes.

4.5 Le silence du décret du 21 décembre 1983 sur le dragage de la darse

Le décret n° 2063-81 (décret d'exclusion de 1981) soustrayait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement le projet de la marina de Lévis, "tel que décrit dans l'avis de projet transmis au ministre de l'Environnement le 19 novembre 1980" (1er avis de projet portant sur la consolidation du quai existant et le dragage de la darse). Ce décret était assorti de conditions, dont l'une prévoyait que ce projet devait commencer avant le 30 décembre 1981. C'est donc dire que la consolidation du quai et le dragage étaient exclus de la procédure, à condition d'être réalisés dans les délais prescrits.

Le 12 novembre 1981, la ville de Lévis demandait au ministère de l'Environnement si le certificat d'autorisation pouvait être émis en deux étapes, séparant la consolidation du quai et le dragage. La réponse fut affirmative mais conditionnelle à ce que, dans les deux cas, les travaux soient entrepris avant le 30 décembre 1981.

Or, le dragage n'avait pas encore été autorisé, selon l'article 22, à la fin de décembre 1981 et, par conséquent, les travaux ne pouvaient avoir débuté.

C'est pourquoi, il existe des lettres de la Direction des évaluations environnementales (28 janvier 1982, 5 mars 1982) indiquant clairement que le dragage devrait être assujetti à la procédure des études d'impact.

> Toutefois, les conditions du décret n'étant pas respectées pour la partie concernant le dragage, il nous a été impossible de recommander l'autorisation de ces travaux. Cette partie du projet devra donc suivre la procédure normale prévue par le Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement."
>
> (Les soulignés sont de la Commission)
> (Lettre du 28 janvier 1982, de M. Gilles Coulombe au promoteur).

C'est aussi pourquoi la directive ministérielle du 23 juin 1983 traite abondamment du dragage comme le fait, en conséquence, l'étude d'impact du 30 juin 1983. Il semble donc que le certificat d'exclusion de 1981 n'était plus valide depuis le 30 décembre 1981, en ce qui concerne le dragage. Le dragage de la moitié du bassin de la marina en 1984 aurait été exécuté sans autorisation, selon l'article 31, puisque le décret de 1983 n'en parle pas. Le dragage encore à venir de quelque 18 000 m^2 du bassin serait donc, lui aussi, assujetti à la procédure des études d'impact et ne devrait pas être autorisé exclusivement par le sous-ministre selon l'article 22. La situation juridique du dragage déjà réalisé apparaît problématique à la Commission compte tenu des informations disponibles . Il aurait été nécessaire de procéder à des vérifications supplémentaires.

Dans tous les cas, la Commission estime que le dragage de la partie restante de la darse devrait être soumis à la procédure d'examen et d'évaluation des impacts pour les raisons mentionnées et pour celles qui découlent de l'analyse des besoins et des solutions, comme on le verra au prochain chapitre.

L'exclusion de la procédure en 1981

La recommandation d'exclure le projet de la procédure des études d'impact en 1981 s'appuyait sur un avis de projet qui ne comportait pas de remblayage de la rive, ni de brise-lames fixe (érigé par enrochement). Ce fait amenait l'analyste à affirmer lorsqu'il prit connaissance du deuxième avis de projet:

> "A la lumière de ces nouveaux éléments majeurs, je n'aurais certes pas recommandé de soustraire le projet et surtout son autorisation en vertu de l'article 31.6 de la Loi."
>
> (Note de service du 24 août 1981 de la DEE)

La Commission rappelle que c'est l'exclusion qui n'a pas permis par la suite un réel choix de site, même si ce choix fut demandé dans la directive du Ministre et a créé un imbroglio dans les étapes subséquentes (demande d'audience publique et retrait de cette requête). Il semble bien que sans cette exclusion, le projet aurait pu être mieux étudié par la suite selon les principes et les objectifs de la procédure des études d'impact. Le promoteur doit porter une part de responsabilité dans cette situation.

4.6 Conclusions de cette partie

Les problèmes d'application du décret sont intimement liés à des carences au niveau du contrôle et du suivi du projet. A l'époque, c'est la DEE qui assumait elle-même la responsabilité de ces opérations. Les seuls rapports d'inspection que la Commission ait pu retracer furent réalisés en novembre 1983 et sont donc antérieurs au décret. Il est particulièrement étonnant qu'il ne semble pas y avoir eu de rapport d'inspection en date du 31 décembre 1984, date limite de réalisation des conditions du décret.

Il pourra apparaître compréhensible qu'un organisme centralisé comme la DEE ait pu avoir de la difficulté à assumer la couverture simultanée de multiples projets avec une distribution régionale variée. Ceci pourrait expliquer, en partie, des irrégularités rencontrées. On peut espérer une amélioration à l'avenir puisque les sous-ministres adjoints à la Planification et aux Opérations régionales signaient, le 20 janvier 1987, un protocole de coordination intraministérielle de la procédure d'approbation de projets soumis à des études d'évaluation environnementale et à des études d'impact. Il y a donc maintenant un rôle officiel dévolu aux "régions", qui pourrait favoriser l'amélioration du contrôle et du suivi des projets.

Mais ce que l'on doit retenir, et cela pour des motifs d'équité, de respect des règles établies et de protection de l'environnement, c'est le fait qu'il faille s'assurer, lors de la période de contrôle et de suivi, de l'application intégrale (lettre et esprit) de la volonté gouvernementale exprimée dans un décret à la suite de la procédure de consultation publique établie par le législateur.

Finalement, il faut admettre qu'il y a suffisamment d'éléments hérités de l'épisode de 1983 pour pouvoir dire, a posteriori, que la tenue de l'audience publique aurait définitivement dû avoir lieu à l'époque. Malgré l'urgence ressentie dans le cadre de Québec 1534-1984, on voit maintenant l'avantage et l'utilité sociale que l'on aurait pu tirer de cette audience, de même que les problèmes que l'on aurait pu éviter.

CHAPITRE 5 L'ANALYSE DE LA NOUVELLE DEMANDE

5.1 L'entreposage des bers entre 1984 et 1988

Durant les premières saisons d'opération, Parc nautique Lévy a loué un terrain situé au sud de la marina pour l'entreposage de bers. Lorsque le terrain fut mis en vente, les administrateurs ont estimé qu'ils ne pouvaient assumer cet investissement évalué, selon eux, à 300 000 $. La Commission n'a pas pu toutefois vérifier cette donnée.

Durant la même période, le garage d'autobus désaffecté, situé en face de la pointe séparant l'anse Windsor de l'anse Tibbits, et une partie de cette pointe ont également été vendus (pour quelques milliers de dollars dans le cas du garage) selon M. Robert Cooke. Cet édifice aurait pu servir à l'entreposage de bers. La Commission n'a pu savoir pourquoi Parc nautique Lévy ne s'en est pas porté acquéreur.

Aussi, les bers et les bateaux ont-ils été, depuis, entreposés sur la rive, au sud de la marina, bloquant ainsi à tous les résidants la vue sur le fleuve. Cette situation est vivement déplorée par les riverains. La Commission a pu constater l'impact réel non négligeable que constitue, pour les résidants de la rue St-Laurent, la perte de la jouissance de la vue sur le fleuve.

5.2 L'origine de la demande de remblayage

Comme l'explique le promoteur dans plusieurs documents (cf. annexes), son projet de remblayage tire son origine de la disponibilité des matériaux provenant des travaux du programme d'assainissement des eaux, ce qui pourrait donner à Parc nautique

Lévy un terrain de grande dimension et à peu de frais. La Corporation envisage même la possibilité de faire payer par les entrepreneurs du programme d'assainissement des eaux la bordure de roches de 2 à 4 tonnes exigée par le décret de 1983. Pour profiter de ces matériaux "gratuits" et éviter les exigences et les dépenses d'une étude d'impact, les administrateurs se sont enquis des modalités auprès du MENVIQ. Devant l'éventualité que les demandes de remblayage de la marina se multiplient, le sous-ministre de l'environnement recommandait au Ministre la tenue d'une enquête sur les besoins actuels et futurs.

5.3 La dernière demande

Devant le mandat de la Commission, qui vise à déterminer une fois pour toutes la demande en espace remblayé pour la phase ultime de développement, la Corporation a requis de remplacer sa demande de 4 999 - 5 000 m^2 par une autre demande de 12 000 m^2, même si elle estime que ses besoins, au plan idéal, sont plutôt d'environ 14 000 m^2 (cf. annexe 2). Ces terrains remblayés serviraient, en plus du stationnement, de l'entreposage de bers et de bateaux, à la mise en place d'une nouvelle capitainerie, de courts de tennis, d'une piscine et d'aires de repos.

Dans un document ultérieur en date du 14 avril 1988 (cf. annexe 2), Parc nautique Lévy présente une évaluation des coûts, et précise qu'elle attend du gouvernement fédéral le financement des opérations de dragage (500 000 $) et qu'elle développera les équipements récréatifs au moment où la situation financière le permettra.

La Commission n'a pas pu, avant la fin de ses travaux, obtenir des informations de la part du gouvernement fédéral sur cette demande de subvention, mais il semble qu'il n'existe présentement aucun programme prévu à cet effet!

Or, cette question financière est importante pour évaluer la justification du projet. Si le promoteur a des difficultés à assumer le coût des conditions posées (enrochement, aménagement paysager,

relocalisation du tuyau d'égout) et de l'achat de terrain, il en aura évidemment pour les autres catégories de dépenses comme le dragage et les équipements récréatifs. La perspective que la Corporation doive mettre fin à ses activités risque d'inquiéter les autorités municipales. Aussi faut-il s'assurer que l'ensemble des éléments soient pris en considération dans l'analyse de la demande.

5.4 Un nouveau projet au sens de l'article 31

Est-ce que la demande, en 1988, de Parc Nautique Lévy au sujet du remblayage, pour fins de stationnement et d'entreposage de bers, d'environ 12 000 m^2 doit être considérée comme un nouveau projet ou comme partie intégrante du projet déposé en 1983?

Si, en effet, le contenu de la nouvelle demande était partie intégrante de celle de 1983, il faudrait considérer que le gouvernement a déjà porté un jugement en limitant à 5 000 m^2 (condition n° 2) le projet qui portait sur un minimum de 5 000 m^2. Dans cette hypothèse, il faudrait modifier la condition numéro 2 pour agrandir la zone à remblayer. Étant donné les faits nouveaux déposés par le promoteur et l'importance de cette question, il semble qu'il faudrait soumettre le tout à la procédure de consultation publique prévue par la Loi, ce qui correspondrait alors à une nouvelle demande devant être étudiée selon les étapes habituelles.

Plusieurs éléments amènent la Commission à penser que l'actuelle demande de remblayage était comprise dans celle de 1983. En effet, dans l'étude d'impact déposée par le promoteur en 1983, celui-ci affirme, à la page 10:

> "Le parc nautique Lévy est conçu pour accommoder 195 bateaux d'une longueur maximale de 15 mètres. Par conséquent, toutes les composantes du projet, sauf le dragage, seront calculées et disposées de façon à rencon-

trer cet objectif.

(Le souligné est de la Commission)

Cependant, Me Paquet, en examinant attentivement l'étude d'impact de 1983, estime que la demande d'alors ne visait que la première étape de développement de la marina et que, d'autre part, le stationnement nécessaire à un achalandage plus grand que prévu et aux besoins ultimes de la deuxième étape de développement, après le dragage de la moitié de la rade non occupée, pourrait constituer un nouveau projet. Il affirme cependant que sur la base du seul examen de l'étude d'impact, il existe un certain flou.

La Commission a cependant pu examiner d'autres pièces. En effet, en réponse aux préoccupations des requérants d'une audience publique, formulées dans une lettre au ministre de l'Environnement à la suite du retrait de leur requête (cf. annexes), monsieur Adrien Ouellette, Ministre de l'Environnement d'alors, répond, dans une lettre datée du 16 février 1984 que:

> La superficie de remblayage de 5 000 m^2 constitue le seuil minimum pour permettre une opération raisonnable du port de refuge. Toutefois, afin d'éviter que ce site ne devienne un endroit de déversement de toutes sortes, agrandissant ainsi le stationnement aux dépens du marais, le Gouvernement a imposé que le remblayage soit consolidé par une couche de roches de 2 à 4 tonnes. Je crois que cette finition est une mesure incitative décourageant le remblayage additionnel dans le marais.
>
> (Les soulignés sont de la Commission)

Cette précision du Ministre, qui a proposé le décret, laisse entendre que le gouvernement a jugé qu'il ne permettrait plus de remblayage additionnel. C'est l'interprétation de la Commission. Malgré ce fait elle tient également à examiner les conséquences de l'hypothèse qu'il s'agirait d'un nouveau projet.

5.5 Quel article de la Loi sur la qualité de l'environnement devrait s'appliquer?

Dans l'hypothèse où cette demande de remblayage de 12 000 m^2 constitue un projet nouveau, il devient manifeste qu'elle doit être étudiée selon les termes de l'article 31 de la loi sur la qualité de l'environnement, puisque deux articles du règlement sont susceptibles de s'appliquer.

En effet, dès que la demande de remblayage dépasse 5 000 m^2 le projet est automatiquement régi par le règlement sur les études d'impact. Or, la demande actuelle est de 12 000 m^2.

De plus, il fallait déterminer, dans l'hypothèse où la demande de remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers était de moins de 5 000 m^2, si l'alinéa D du paragraphe 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement s'applique:

> (...) la construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un quai ou la modification de l'usage que l'on fait d'un port ou d'un quai, sauf dans le cas d'un port ou d'un quai destiné à accueillir moins de cent bateaux de plaisance ou de pêche;
>
> (Les soulignés sont de la commission)

Dans une opinion juridique communiquée verbalement (21 avril 1988) Me Paquet fait état de ses recherches et conclut que les équipements d'accueil (stationnement, rampe de mise à l'eau, entreposage de bers, etc.) font partie intégrante d'un port de plaisance et seraient donc visés par cet alinéa du règlement.

La Commission estime également que ces éléments font partie des composantes d'une marina telles que décrites dans l'étude d'impact de 1983 (dont le terme en français international a une autre défi-

nition: un ensemble domiciliaire bordant un port de plaisance).

La procédure d'examen et d'évaluation des impacts suppose qu'après un dépôt officiel d'un avis de projet décrivant l'activité projetée, le Ministre indique la nature et la portée d'une étude d'impact que le promoteur doit réaliser. Une fois cette étape terminée, l'étude d'impact est rendue publique pendant 45 jours, période durant laquelle toute personne, groupe ou municipalité peut requérir une audience. Le Ministre mandate alors le BAPE pour tenir cette audience, dont la durée est de quatre mois. A la suite du rapport de la Commission et au moment où le Ministre présente sa recommandations au Conseil des ministres, le gouvernement adopte un décret qui accepte ou refuse le projet.

Ce processus peut s'échelonner sur un ou deux ans et plus. Il s'agit donc d'un processus coûteux en termes de temps, d'énergie pour plusieurs participants, et de financement pour le promoteur, le gouvernement et les citoyens.

Déjà, l'étude du projet, dans ses diverses phases depuis 1980 et pour plusieurs raisons, s'est avérée assez coûteuse. Il faudrait donc ne s'engager dans cette nouvelle étape que dans la mesure où elle serait nécessaire, justifiée et susceptible d'être utile.

Le mandat confié par le Ministre, qui sous-tend l'analyse des besoins actuels et futurs ainsi que celle des solutions disponibles, et cela sur la base des éléments du dossier, de l'intérêt des groupes impliqués et de la politique de protection du littoral, est susceptible de jeter cet éclairage.

Les étapes antérieures du dossier ayant déjà été analysées au chapitre précédent, il s'agit maintenant de présenter l'opinion des groupes impliqués et de procéder à l'examen des besoins et des options disponibles.

5.6 Les points de vue des intervenants

Si l'objectif de Parc nautique Lévy est de réduire ses coûts de développement et d'exploitation, ne voulant pas assumer, par exemple, l'achat du terrain où elle entreposait les bers auparavant, d'autres organismes ont toutefois des préoccupations différentes en ce qui concerne la gestion de la propriété publique impliquant le littoral du fleuve.

Il faut noter cependant qu'au moment où les divers intervenants ont formulé leurs points de vue à la Commission, ils ne savaient pas tous que la demande de remblayage était portée de 5 000 m^2 à 12 000 m^2 et comportait de nouveaux éléments, ni de l'analyse réalisée par monsieur Jean Bordeleau du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Ils n'étaient pas non plus au fait de toutes les conditions non respectées du décret original et des conséquences possibles au plan juridique.

5.6.1 La Municipalité régionale de comté de Desjardins

Lors d'une rencontre avec M. André Roy, secrétaire de la MRC de Desjardins, la Commission a pris connaissance du schéma d'aménagement, ainsi que des moyens pris pour assurer la protection du littoral. M. Roy précise que dans cette partie de la ville de Lévis, la rive est pratiquement toute artificielle et qu'il serait préférable de la compléter plutôt que de conserver sans remblayage certaines échancrures, comme c'est le cas pour la demande de remblayage de M. Yves Dussault pour fins de construction domiciliaire.

C'est dans ce contexte que le remblayage additionnel pour le stationnement ne poserait pas de problèmes. Selon M. Roy, la mise en valeur du littoral à des fins récréatives devrait s'effectuer dans le secteur de la ville de Lauzon, où les rives ont conservé leur caractère naturel. C'est toutefois une zone vouée à l'industrialisation, selon le schéma d'aménagement.

Il existe entre la MRC et le MENVIQ des différences d'interprétation sur la portée des nouveaux articles touchant la protection du littoral. C'est ainsi que, selon sonreprésentant, la MRC estime que la ligne des hautes eaux printanières moyennes ne peut être fixée sur le terrain à une date donnée, puisqu'elle peut être modifiée par la présence d'ouvrages créés par l'homme. Après, par exemple, l'érection d'un quai à cet endroit, ladite ligne serait, selon la MRC, reportée plus au large et il serait alors possible de construire des résidences, alors que cela aurait été interdit avant la construction du quai.

Quant à l'obligation du promoteur de la marina de vérifier si son projet est conforme à toute réglementation des municipalités, il ressort que cette obligation ne s'applique pas vraiment puisque la réglementation en question exclut les ouvrages devant être régis par des articles de la Loi sur la qualité de l'environnement tels que les articles 22 et 31.

D'autre part, l'article qui prévoit des exemptions pour des ouvrages publics et servant à des fins récréatives est sujet également à interprétation. Le projet de la marina serait-il compris dans ces exemptions puisqu'il n'y a pas, semble-t-il, de définition de ce qui est récréatif ni de ce qui est public?

5.6.2 La municipalité de Lévis

Suite à la demande de la Commission et à une rencontre avec les administrateurs de Parc nautique Lévy, le Conseil municipal a adopté la position suivante, communiquée à la Commission par téléphone par le directeur du service d'urbanisme, M. Cooke, et qui sera confirmée plus tard par lettre (cf. annexes).

La Municipalité serait d'accord pour le développement du membership de la marina et, donc, pour le dragage de la moitié de la darse. Elle s'opposerait cependant à l'entreposage additionnel de bers sur le littoral à même du nouveau remblayage, particulièrement à cause de l'impact visuel des bers et des bateaux. La municipalité souhaite que les nouveaux membres, venant surtout de

l'extérieur de la municipalité, entreposent leurs bers et leurs bateaux à l'extérieur de ladite municipalité.

Quant à l'accès public des citoyens aux rives, la Municipalité favorise la mise en valeur pour les citoyens de cette partie du littoral, sans fournir toutefois de propositions concrètes comme elle l'avait fait dans le cadre du défunt projet "Berges neuves". Finalement, elle n'est nullement intéressée à assumer quelqu'investissement financier que ce soit pour ce développement de la marina et ne voudrait pas prendre la relève dans le cas d'une incapacité de Parc nautique Lévy d'assumer ses responsabilités financières.

5.6.3 Les requérants de 1983: le Club des ornithologues du Québec et la Société linéenne

Ces organismes ont continué à suivre l'élaboration de la politique de protection des rives et du littoral, et son application concrète dans le cas des remblayages autorisés ou illégaux, du secteur privé ou public.

Ils conservent les mêmes préoccupations qu'en 1983 en regard de la situation du fleuve dans la région de Québec et devant la convoitise des rives manifestée par plusieurs entrepreneurs. Ils ne sont pas sûrs ni des volontés gouvernementales, ni des possibilités de contrôle effectif, ni encore de la sensibilité des juges à la protection de cette partie de l'environnement.

En ce qui concerne l'actuelle demande de remblayage additionnel, ils adoptent la même position qu'en 1983, à savoir qu'ils avaient accepté comme compromis un remblayage final, limité à 5 000 m^2, et n'accepteraient plus de nouvelles atteintes au milieu, surtout dans ce cas-ci et en tenant compte également de sa valeur symbolique. Cette prise de position a été confirmée par une lettre adressée à la Commission le vendredi 22 avril 1988 (cf. annexe 2).

Malgré leur lassitude et la précarité de leurs moyens financiers et logistiques, ils seraient à coup sûr requérants d'une audience publique après le dépôt d'une éventuelle étude d'impact, ne retireraient pas leur requête cette fois-là et utiliseraient l'audience pour poser des questions pertinentes et faire valoir les raisons de leur opposition au nouveau projet de remblayage.

5.6.4 Les nouveaux intervenants: la Fondation Écho-logie et le GIRAM

Après l'information diffusée sur la présente enquête par les médias régionaux, deux groupes ont tenu à faire savoir à la Commission leurs points de vue sur la question. Leur document, en annexe, reflète le sens des messages qu'ils ont adressés. Ils souhaitent restreindre les empiétements sur le fleuve. Ils seraient, par la force des choses, participants à une audience pour présenter les mêmes points de vue, mais ils souhaitent surtout que les conseillers élus et les citoyens soient sensibilisés à la nécessité de la protection du littoral et à sa mise en valeur pour le mieux-être de toute la collectivité. D'ailleurs, un colloque devrait se tenir, sur ce sujet, à l'automne 1988 sous les auspices du GIRAM.

Ces groupes estiment que le fait de ne pas avoir acheté du terrain en temps voulu, n'autorise pas Parc nautique Lévy, à remblayer le fleuve pour contrer les effets de son manque de planification. Elle devrait, au contraire, donner l'exemple d'une préoccupation envers l'intégrité de l'environnement fluvial et chercher d'autres solutions. Sa volonté de restreindre l'ouverture de la marina aux membres seulement ne lui permet pas, d'autre part, d'invoquer l'intérêt public.

Ils n'acceptent pas non plus que les travaux réalisés dans le cadre du programme d'assainissement des eaux constituent eux-mêmes des atteintes à l'intégrité du fleuve. Ils souhaiteraient que la S.Q.A.E soit un promoteur exemplaire à cet égard et s'assure activement de la recherche de solutions les plus acceptables au plan de l'environnement pour la disposition des matériaux, même si les coûts devraient en être supérieurs, compte tenu qu'il s'agit d'un

programme mis en place d'abord et avant tout pour des motifs environnementaux. Cette question a fait l'objet d'interventions vigoureuses par plusieurs environnementalistes lors de l'étude de l'intercepteur de la rive Sud à Longueuil, auxquelles la Commission a fait écho dans son rapport.

5.6.5 **Les riverains**

Les personnes résidant à proximité du site visé et susceptibles d'être affectées par les activités de stationnement et d'entreposage de bers et de bateaux ont été avisées de la nature de l'enquête et de la possibilité d'exprimer leur opinion sur la question.

Plus de la moitié des résidants concernés ont fait part, par téléphone, de leurs réactions. Si quelques-uns ont approuvé le projet parce qu'il règlerait selon eux les problèmes d'odeurs causés par les déversements du tuyau d'égout, la grande majorité ont fait savoir leur opposition à cause des problèmes d'esthétique, de perte de vue sur le fleuve et de bruit découlant du vent dans les cordages. Étant donné le manque de temps à notre disposition, il n'a pas été possible d'approfondir ces aspects de même que les mesures de mitigation.

5.7 **Les besoins d'espace**

Dans le but de répondre à la partie du mandat relative a la détermination des besoins actuels et futurs, les administrateurs de Parc nautique Lévy ont révisé à la hausse (12 000 m^2) leur demande de terrains nécessaires à la viabilité des opérations de la marina, dans l'hypothèse où le dossier permettrait d'accueillir 250 bateaux.

La Commission a sollicité la contribution de M. Jean Bordeleau, spécialiste des questions nautiques au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, pour agir à titre d'expert et évaluer

spécifiquement les besoins en espace et fournir une évaluation des options disponibles. La lettre adressée à M. Bernier, sous-ministre (cf. annexes) précise les termes de ce mandat qui avait, en outre, été explicité lors d'une rencontre de travail avec M. Bordeleau.

Celui-ci a produit une étude élaborée, compte tenu du temps mis à sa disposition, qui circonscrit les exigences de la planification d'un port de plaisance. La Commission tient à le remercier pour sa collaboration, qui augmentait sa charge de travail.

L'espace requis doit servir au stationnement des voitures (250 membres multiplié par un ratio de 1,25), de 25 voitures avec remorque, à l'entreposage des bers, aux voies de circulation, aux aires de travaux d'entretien des bateaux, aux aires de repos, aux équipements fonctionnels (capitainerie, services), aux équipements récréatifs et à l'aménagement paysager. Le promoteur estime qu'il a besoin de plus de 28 000 m^2, soit 14 920 m^2 additionnels à la superficie existante. Cependant, conscient des contraintes, il ramène sa demande à 12 000 m^2.

M. Bordeleau, à partir d'un nouveau calcul, conclut pour sa part qu'au lieu de 14 929 m^2, le promoteur n'aurait besoin que de 8 724 m^2, puisqu'il retranche 2 000 m^2 pour les équipements récréatifs, 600 m^2 pour les aménagements extérieurs de la capitainerie, 400 m^2 pour les équipements de services, 3 997 m^2 pour le stationnement, auquel il rajoute, cette fois, 793 m^2, pour l'aménagement paysager. Il estime qu'avec un supplément de 8 724 m^2 la marina peut fonctionner avec efficacité et sécurité et selon des ratios acceptables.

La Commission estime cependant que l'on pourrait arriver encore à réduire les superficies nouvelles si l'on voulait adopter un mode de gestion plus serré et des solutions appropriées pour diminuer l'acquisition des terrains. Si Parc nautique Lévy se devait d'acheter à même ses ressources les terrains requis, il est possible qu'il pourrait aménager l'ensemble sur une surface plus petite.

Par exemple, les aménagements paysagers pourraient être réalisés à même les espaces existants, ou du moins ne pas requérir d'espaces additionnels (- 793 m^2). Il semble également à la Commission qu'il n'est pas d'une absolue nécessité d'avoir un terrain de stationnement pouvant recevoir, en même temps, 250 autos et 25 autos avec remorques lorsque l'on a seulement 250 membres. Est-ce pour un événement exceptionnel que l'on doit acquérir des terrains qui ont un prix financier ou environnemental si élevé? Il en est ainsi également de l'hypothèse voulant que tous les membres désirent entreposer hiver comme été leurs bers et leurs bateaux au site de la marina. Le calcul de l'espace affecté à la circulation s'établit sur la somme des calculs précédents. Si on réduit de 3 000 ou 4 000 m^2 la surface nécessaire pour répondre aux événements réguliers, on réduit proportionnellement la surface exigée pour la circulation (pour une réduction de 4 000 m^2 de stationnement on réduit de 3 200 m^2 les surfaces de circulation en utilisant un ratio de 80%). De plus, si on adopte des solutions différentes d'entreposage des bers, il est possible que les surfaces requises soient moins grandes. De fait, on pourrait appliquer à la circulation des pourcentages différents pour les voitures, les bateaux durant l'hiver et les bers durant l'été.

Malgré le manque de temps pour discuter plus à fond les besoins et les options avec M. Jean Bordeleau, ainsi qu'avec le promoteur et la Municipalité, la Commission peut cependant avancer l'hypothèse réaliste que le total de 8 724 m^2 pourrait être réduit de plusieurs milliers de mètres carrés.

La Commission tient à faire remarquer que plus le besoin d'espace nouveau est limité, plus grande est la gamme d'options véritables pour y satisfaire.

5.8 Les options

Dans le choix des options, il faut tenir compte, à la fois des besoins, des possibilités et des contraintes. Les trois principaux besoins sont le stationnement automobile durant l'été, l'entreposage des bers durant l'été et celui des bateaux durant l'hiver. Ces besoins constituent des situations différentes. Si le premier est facilement toléré, il n'en va pas de même des bers et, dans une moindre mesure, des bateaux. Le stationnement automobile

sert uniquement durant l'été pour les membres. Cependant, la mise à l'eau des bateaux et leur entreposage se fait à deux moments spécifiques de l'année; au début et à la fin de la saison de navigation.

Le promoteur aurait intérêt à considérer que ces activités pourraient se dérouler en des lieux différents et selon des modalités différentes pour augmenter ses chances de solution. Cette flexibilité ajoutée à des besoins plus modestes, faciliteraient l'analyse d'options.

Dans ses commentaires livrés à la commission, M. Bordeleau cite un ouvrage français, Le moniteur des travaux publics et du bâtiment, qui aborde "les aménagements et les équipements pour la navigation de plaisance et les sports nautiques". En faisant état de l'adéquation entre un projet et le site où il doit se réaliser, le document affirme en page 32:

> Si la capacité théorique excède la capacité du site, c'est à cette dernière que l'on doit s'en tenir. Car il y a une règle d'or en cette matière, c'est qu'il ne faut jamais essayer de faire donner au site plus que ce qu'il ne peut donner normalement, si l'on ne veut pas s'exposer à des mécomptes de toutes sortes (prix de revient excessif, détérioration de paysage), ou aboutir à un projet mal équilibré en ce qui concerne les proportions respectives du plan d'eau et des terre-pleins. Quant à la portion de la capacité théorique qui n'aura pu être prise en compte, il faudra tout simplement essayer de la reporter à un autre emplacement.

Plus loin, le texte de M. Bordeleau propose quatre types de solution au problème de relation entre le bassin et les espaces "terrestres":

- Assortir la capacité du bassin à celle des terre-pleins disponibles;
- accepter de payer le prix fort pour les terre-pleins adjacents, s'ils sont libres;

- chercher simplement un autre site d'implantation si les espaces terrestres nécessaires sont insuffisants ou leur coût trop élevé;

- empiéter sur le lit du cours ou du plan d'eau pour créer artificiellement les terre-pleins dont on a besoin, en acceptant les impacts sur le milieu.

On peut ajouter à cette liste la possibilité d'opérer plusieurs sites non contigus ni adjacents.

On peut également chercher d'autres sites sur la rive nord ou sud du fleuve pour l'entreposage des bers et des bateaux. La position de la Municipalité insiste sur les réponses individuelles des membres à venir.

Dans ses commentaires, à la suite d'un bref rapport qui lui fut présenté par M. Jean Boisclair, M. Bordeleau conclut qu'il n'existe pas d'espaces permettant l'entreposage des bers durant l'été et d'une centaine de bateaux durant l'hiver. Il indique d'ailleurs à la page 19:

> Sans qu'ait été effectué un examen approfondi de toutes les parcelles, il semble bien que tels espaces d'entreposage ne soient pas disponibles à une distance raisonnable de l'ouvrage.

La Commission réalise qu'il n'était pas possible pour M. Bordeleau, surtout à l'intérieur de la période de temps qui lui était allouée, de faire une recherche détaillée des sites disponibles au lieu et à la place du promoteur, de s'enquérir des titres, etc. Mais cette recherche aurait été et demeure nécessaire. Car si des solutions pratiques n'existent pas, comme la possibilité d'utiliser l'ancien garage d'autobus et le terrain situé au nord, il ne resterait comme possibilités que de remblayer la rive ou ne pas draguer la darse, la solution intermédiaire proposée par la Municipalité n'en étant pas vraiment une.

5.8.1 Le remblayage du littoral comme solution

La solution proposée par Parc nautique Lévy consiste à obtenir du terrain adjacent par le remblayage additionnel du marais. Cette solution doit être étudiée en tenant compte de la politique de protection du littoral. Il n'est peut être pas inutile de rappeler que c'est en vue de l'adoption de cette politique et de son application dans la région de Québec que le Club des ornithologues du Québec et la Société linéenne du Québec avaient été requérants pour la tenue d'une audience publique.

La Commission a précisé au chapitre de la problématique les objectifs poursuivis par la politique de protection du littoral. Il faut comprendre que si un cours d'eau reçoit des atteintes par des rejets domestiques et industriels que le gouvernement veut par ailleurs diminuer, il faut, par contre, lui laisser ses capacités naturelles d'auto-épuration. Les herbiers des zones intertidales jouent un rôle dans ce sens, tout en constituant un milieu riche et nécessaire pour la vie du cours d'eau. Ce n'est donc pas inconsidérément et sans conséquence que l'on peut faire disparaître une partie de ce milieu. De fait, depuis plusieurs années déjà, les autorités gouvernementales ont utilisé comme critères d'analyse pour accepter ou refuser un remblayage, la notion de nécessité. Est-ce que l'activité projetée doit être réalisée en rives, est-ce une activité prioritaire comme un port par exemple? Est-ce qu'il s'agit de la seule solution (le remblayage à tel endroit) ou si d'autres options existent? Il y a une preuve de nécessité absolue à présenter de la part du demandeur.

Les commissions antérieures du BAPE

Plusieurs commissions du BAPE ont eu à juger de cas semblables à la lumière des mêmes principes et sont arrivées à des conclusions qui ne recommandaient pas d'accepter la demande de remblayage. Il s'agit, en particulier, des rapports numéros 9, 20 et 24:

Dans son rapport sur le projet de quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige (rapport numéro 9), la Commission conclut:

6.23 (...) C'est dans cette perspective que la Commission comprend la position du ministère de l'Environnement du Québec qui veut que ne soit autorisés que les empiétements nécessaires et inévitables;

Le promoteur n'a pas prouvé que l'empiétement sur le fleuve St-Laurent exigé par la construction du quai pour le déversement de neige usée est absolument nécessaire puisqu'il existe d'autres méthodes d'élimination de la neige qui pourraient être utilisées à la place.

(Rapport d'audience publique numéro 9, page 101)

Quant à la commission étudiant le projet d'assainissement des eaux de la rive-sud de Montréal: Construction de l'intercepteur régional, tronçon de Longueuil (rapport numéro 20), elle déclare, dans ses conclusions:

29 - L'analyse de la pratique courante du ministère de l'Environnement... et des décisions gouvernementales, montrent qu'on ne peut empiéter que lorsqu'il est impossible de faire autrement.

32 - Pour toutes ces raisons (récréatives, écologiques et économiques) la Commission est d'avis que la variante aquatique devrait être refusée.

(Rapport d'enquête numéro 20, pp 130-131)

Enfin, la commission qui s'est penchée sur un projet de marina à la Baie précise dans ses conclusions:

Cette politique (de protection du littoral) établit le principe qu'aucune modification au milieu naturel ne doit être permise que si les autres options doivent absolument être écartées.

(...)

Il est évident que, selon la politique de protection du littoral, un projet sans dragage est préférable à un projet qui en requiert; il en est de même du remblayage et de l'enrochement.

(...)

Or, le fait qu'une marina d'une dimension plus modeste seulement est justifiée, que le site proposé de Grande Baie entraîne des impacts importants, et que le site de l'Anse-à-Benjamin constitue une solution optimale sur le plan de la navigation de plaisance, des impacts environnementaux et des coûts, est aux yeux de la Commission déterminant.

En conséquence, la Commission estime que le gouvernement ne saurait accorder un certificat d'autorisation pour l'implantation d'une marina au site de Grande Baie, que ce soit selon le scénario à 231 emplacements, tel que présenté ou selon un scénario de 100 à 125 emplacements.

Une future commission, à la suite d'une demande d'audience consécutive à une demande de remblayage que le promoteur pourrait formuler en vertu du Règlement sur les études d'impact, devrait nécessairement tenir compte de la politique de protection du littoral et des principes d'analyse sous-jacents.

Les autorisations sous l'article 22

Le sous-ministre de l'Environnement est appelé à appliquer les pouvoirs et devoirs que la Loi lui confère à l'article 22. Il a eu à porter un jugement sur une demande de remblayage du fleuve pour fins résidentielles dans un endroit situé dans le territoire de la municipalité de Lévis. Voici un extrait des motifs et de la décision du sous-ministre adressée le 1er mai 1987 à M. Yves Dussault:

Considérant l'importance écologique du milieu riverain et l'état de détérioration avancée dans lequel se trouve celui situé entre le pont de Québec et Lauzon, la réalisation de ce projet instituerait une contribution inacceptable au plan environnemental à cet état de fait et lui en ferait partager la responsabilité.

La qualité du milieu a également été évaluée positivement dans l'étude d'impact de 1983 et surtout par les groupes requérants, spécialistes de ces questions. La Commission ne retient pas comme déterminant l'argument voulant que le milieu ait été diminué considérablement en qualité par l'arrivée des rejets du tuyau d'égout. Tout en reconnaissant les effets négatifs de cette décision, il lui apparaît qu'ils pourraient être graduellement éliminés après la relocalisation de ce tuyau au site d'aval, originalement prévu dans une condition du décret.

Le point de vue des intervenants

La Commission doit constater une certaine unanimité des intervenants contre le remblayage: le Club des ornithologues du Québec, la Société linéenne du Québec, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (lettre du vendredi 22 avril en annexe), la fondation Écho-logie, le Groupe d'initiative et de recherche appliquées au milieu, la municipalité de Lévis (voir lettre du 21 avril en annexe) et la plupart des riverains de la rue St-Laurent; quoique les premiers tiennent cette position pour des raisons proches de la politique de protection du littoral et les derniers à cause des impacts visuels. Ces faits tendent une fois de plus à remettre en cause le choix du site qui fut confirmé par le décret d'exclusion de 1980.

Le critère de nécessité

Les administrateurs de Parc nautique Lévy font état dans leur dernière missive du fait que des terrains disponibles ont été affectés à d'autres fins pour conclure qu'il n'existe plus d'autres

possibilités que le remblayage. Lors de la première rencontre avec la Commission, ils avaient cependant précisé qu'ils ne pouvaient se permettre d'acquérir le terrain qu'ils louaient les années précédentes pour le prix auxquel il s'est vendu. La Commission reconnaît que ce terrain n'est plus disponible, puisque le projet de condominiums appelé les Habitations de la Marina est en voie de réalisation. Il n'en va pas ainsi cependant des terrains situés à l'est de la marina qui auraient pu et qui pourraient être acquis par achat ou par expropriation par la municipalité, quitte à les revendre à la Corporation. La corporation municipale a par suite de son implication dans les étapes précédentes du projet une certaine responsabilité dans la solution de l'actuelle situation.

Des possibilités de terrains proches ont été laissées de côté par le promoteur et celui-ci ne semble pas non plus considérer sérieusement la possibilité d'acquérir d'autres terrains disponibles. C'est d'abord un argument financier, le même qui a fait qu'il n'a pas encore pu affecter les 14 000 $ prévus pour l'aménagement paysager par des gestes concrets.

La Commission estime que le fait de ne pas vouloir assumer des coûts d'acquisition ne constitue pas au sens de la politique de protection du littoral une raison de première nécessité de remblayer la rive, ni une démonstration qu'il n'existe pas d'autres options comme celles qui ont été mentionnées auparavant.

Si on suivait la logique du promoteur, celui-ci n'a pas non plus les moyens financiers de procéder au dragage de la deuxième moitié de la darse. S'il n'y a pas de dragage pour augmenter le nombre de bateaux, les espaces actuels suffisent à ses besoins actuels.

Le promoteur veut faire appel, encore une fois, au financement du gouvernement fédéral pour le dragage à venir. Il serait plus avisé de s'assurer d'abord, soit à l'aide de ses ressources, soit à l'aide de la municipalité et des gouvernements, qu'il peut posséder les espaces terrestres qui lui permettraient de développer la marina. Les corps publics pourraient difficilement utiliser les fonds publics pour développer un service de loisir assez dispendieux pour un nombre limité de personnes tout en favorisant par le fait même la détérioration du littoral par remblayage.

Sans préjuger des recommandations que d'autres commissions pourraient éventuellement formuler ni des décisions que le gouvernement pourrait arrêter, il apparaît à la Commission qu'à la lumière des données à sa disposition et des points de vue des intervenants, Parc nautique Lévy n'a pas fait la démonstration de nécessité convenant à sa demande de remblayage et que sur ces bases, la demande devrait être refusée.

Il semblerait plus fécond que la Corporation décide jusqu'à quel point elle veut se donner les moyens nécessaires au développement de sa marina, qu'elle commence à remplir ses engagements envers la communauté, qu'elle rencontre les conditions du décret, qu'elle cherche d'autres solutions, y compris l'acquisition de terrains, afin d'éviter de se retrouver dans un cul-de-sac, ou d'entraîner inutilement des dépenses pour tenter d'obtenir un certificat d'autorisation de remblayage du fleuve par une application selon la procédure des études d'impact.

CHAPITRE 6 CONCLUSIONS

Au terme de son enquête, la Commission constate:

Que les requérants de l'audience de 1983 ont abandonné leur requête premièrement parce que l'étude du choix de site, exigée dans l'étude d'impact, était devenue caduque en raison du fait que le décret d'exclusion de 1981 confirmait le site du quai Impérial et deuxièmement à la condition que certaines préoccupations soient reflétées dans le décret.

Que le projet, autorisé par décret en 1983, a été entaché de plusieurs irrégularités qui créent une situation juridique incertaine:

- ambiguité de l'autorisation du dragage;
- modification du décret suite à un avis favorable de la Direction des évaluations environnementales, sans consultation de ceux qui avaient fait des représentations au sens de l'article 31.5;
- respect d'une condition du décret trois ans après la date limite inscrite dans le décret;
- non respect d'une condition centrale du décret;
- non respect d'un engagement du promoteur;
- absence d'intervention de la part du ministère de l'Environnement du Québec pour faire respecter les conditions du décret.

Que cette situation rend possible des recours juridiques par le ministère de l'Environnement et par des personnes ayant un intérêt juridique, pouvant aller jusqu'à la démolition de l'ouvrage et la remise du milieu dans son état initial.

Que le promoteur n'a pas fait tous les efforts nécessaires pour remplir ses engagements et répondre aux conditions du décret (particulièrement la bordure avec des roches de 2 à 4 tonnes placées tout autour de la darse, sauf à la limite du remblayage autorisé) et pour acquérir des terrains à proximité de la marina, autorisant le développement de la 2e partie de la darse;

Que la demande de remblayage vient de la disponibilité de matériaux dégagés dans le cadre du programme d'assainissement des eaux;

Que l'opposition au projet de remblayage ne vient pas seulement du Club des ornithologues du Québec et de la Société linéenne du Québec, mais également de l'Union québécoise pour la conservation de la nature, de la Fondation Écho-logie, du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), de la municipalité de Lévis et de la plupart des riverains de la rue St-Laurent.

La Commission estime:

Que la demande de remblayage additionnel était déja comprise dans la demande de 1983 sur laquelle le gouvernement avait statué en le limitant à un maximum de 5 000 m^2;

Que dans l'hypothèse où le projet serait considéré comme un nouveau projet, il devrait être soumis au Règlement sur les études d'impact, soit en raison de l'alinéa D (un port de plaisance de plus de 100 bateaux), soit en raison de l'alinéa B (un remblayage sur plus de 5 000 m^2);

Que, dans cette hypothèse, les chances seraient grandes qu'il y ait audience publique, requise par plusieurs des opposants actuels;

Que la justification du besoin d'espaces additionnels pour l'opération de la marina de 12 000 m^2 présenté par le promoteur, évalué à 8 724 par Jean Bordeleau du MLCP, pourrait être réduit encore de plusieurs milliers de mètres carrés;

Que les raisons du refus du sous-ministre de l'Environnement d'une demande de remblayage dans la ville de Lévis pour des fins résidentielles s'appliquent ici également, soit la qualité du milieu et la quantité d'empiétements déjà réalisés.

Que les principes sous-jacents à la politique de protection du littoral servant à juger de l'opportunité à accepter une demande de remblayage, utilisés antérieurement par des commissions du BAPE (Rapports nos 9-20-24), sont les mêmes que l'on doit utiliser dans le présent cas, soit un besoin de première nécessité et le fait qu'il n'existe pas réellement d'autres options;

Que, malgré le fait que le promoteur a laissé passer des possibilités d'acquérir des espaces terrestres, ceci demeure possible près de la marina ou plus loin sur les deux rives du fleuve, l'éventail des choix étant plus grand si on sépare les fonctions de stationnement de celles de l'entreposage des bers et des bateaux;

Que le fait de ne pas pouvoir ou vouloir assumer le coût d'acquisition des espaces terrestres ne constitue pas une preuve de première nécessité pour justifier un remblayage sur la rive du fleuve;

Que le promoteur n'a pas fait la preuve que le remblayage constitue la seule option disponible.

En conséquence, la Commission recommande:

Que le gouvernement ne devrait pas accepter de modifier la condition du décret pour autoriser un remblayage additionnel. La Commission fait remarquer que si le décret devait être modifié, il faudrait reprendre la consultation publique prévue par la Loi, à la suite de faits nouveaux qui n'étaient pas inscrits dans l'étude d'impact de 1983;

Que le ministère de l'Environnement prenne les moyens pour s'assurer que la condition numéro 2 (bordure de roches de 2 à 4 tonnes) soit remplie avant ou durant la prochaine saison de navigation;

Que le gouvernement révise le décret de 1984 de façon à ré-introduire la condition numéro 4 originale et que Parc nautique Lévy soit tenu de réaliser la relocalisation du tuyau d'égout à l'aval, avant ou durant la prochaine saison de navigation;

Qu'en cas de non-respect des conditions, le ministère de l'Environnement entreprenne des poursuites selon l'article 106 ou selon l'article 114 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

Que le MENVIQ précise et rectifie la situation de l'autorisation du dragage à venir afin que celui-ci soit clairement soumis au Règlement sur les études d'impact;

Que Parc nautique Lévy prenne les moyens, en collaboration avec la municipalité de Lévis, pour rendre accessible le quai Impérial à l'ensemble de la population et favorise le projet de parc linéaire préconisé lors du programme Berges neuves.

La Commission est d'avis:

Que le promoteur devrait réaliser l'aménagement paysager auquel il s'était engagé, en collaboration avec le Service d'urbanisme de la ville de Lévis, en respectant l'intérêt des riverains de la rue St-Laurent de conserver une vue sur le fleuve;

Que Parc nautique Lévy, devrait chercher à acquérir dès maintenant des espaces terrestres actuellement disponibles, et d'obtenir si nécessaire l'aide de la municipalité et des gouvernements supérieurs avant de songer à développer le plein potentiel de la marina et de procéder au dragage;

Qu'il serait inutile et coûteux pour toutes les parties, même si cela était possible, que Parc nautique Lévy enregistre une demande de remblayage dans le fleuve dans le cadre de la procédure d'examen et d'évaluation des impacts;

Qu'une solution complète, viable et satisfaisante n'est réellement possible qu'avec la participation, l'accord et le consensus de toutes les parties impliquées.

Fait à Montréal, le 26 avril 1988.

Luc Ouimet

Luc Ouimet, commissaire-enquêteur

ANNEXES

ANNEXE 1

Documents sur l'enquête de 1983
(par ordre chronologique)

Pages

- Demande d'audience publique du Club des ornithologues du Québec (COQ) (7 octobre 1983) 3
- Lettre de la Société linéenne du Québec (4 novembre 1983) 5
- Retrait de la demande d'audience (14 novembre 1983) . 6
- Lettre d'engagement du promoteur (14 novembre 1983) . 9
- Lettre du COQ au ministre de l'environnement (28 novembre 1983) 10
- Décret numéro 2693-83 autorisant le projet de 1983 (21 décembre 1983) 14
- Réponse du ministre de l'Environnement au COQ (16 février 1984) 17
- Décret numéro 2084-84 modifiant la condition numéro 4 (19 septembre 1984) 20

Club des ornithologues du Québec
avenue du Zoo, Orsainville, Québec, G1G 4G4

Québec, le 7 octobre 1983

Bureau des audiences publiques
Ministère de l'Environnement du Québec
2360, Chemin Ste-Foy
Ste-Foy, QC
G1V 4H2

A qui de droit,

La présente est pour signifier notre désaccord sur le projet de construction de la marina de Lévis tel que présenté dans l'étude d'impact réalisée par le laboratoire de génie sanitaire de Québec Inc.

Cette étude est incomplète et passe par-dessus les réels problèmes environnementaux. De plus, plusieurs contradictions ou abérations apparaissent dans celle-ci notamment au niveau du milieu biologique. Ceci nous laisse sceptique sur la qualité d'analyse des autres aspects.

En effet, la façon dont les impacts biologiques sont traités est pour le moins inquiétante. Par exemple, on peut lire à la page 62 ligne 17 "Le milieu biologique du site et de sa région immédiate est pauvre" et nous savons pertinemment que ce milieu est toutefois identique à ce que l'on retrouve sur les battures de Beauport et à la réserve Nationale de Cap Tourmente dont la grande valeur biologique et particulièrement ornithologique est déjà chose reconnue, acceptée de tous. On peut ensuite lire "La faune et la flore terrestres ainsi qu'aquatiques ne présentent aucune composante importante" alors qu'on n'a même pas identifié de milieu et les plantes qui y poussent, page 63 ligne 13 "Les espèces végétales constituant ce milieu (en parlant de la zone intertidale) n'ont pu être identifiées en raison de la période de l'année" toutefois, on semble hésiter à la ligne 11 de la même page lorsque l'on dit que "Le milieu aquatique semble un peu plus riche"?!. Pourtant, la végétation des rives de cette région est déjà cartographiée est très bien connue. Il s'agit d'avoir déjà été à une excursion avec les naturalistes de Cap-Tourmente le dimanche après-midi pour connaître ces quelques plantes qui sont principalement le Scirpe américain, la Zizamie ou riz sauvage et la Sagittaire.

.../2

/2...

Le site choisi pour la réalisation du projet, est en fait le pire écologiquement avec le site 1 , car c'est à cet endroit que le marais de Scirpe est le plus développé. Si on avait voulu minimiser les impacts, on aurait dû s'orienter vers les sites 3, 4 ou 5. Les photographies annexées révèlent bien l'importance du marais sur le site choisi. Donc, certaines conclusions de cette étude (la deuxième, la sixième, la dixième et la onzième entre autres) sont incorrectes et de fait inacceptables.

Enfin, la perte d'environ 2,5 hectares de marais à scirpe nous apparaît comme un impact très important malgré que celui-ci ait été écarté du revers de la main par les auteurs de l'étude. Cet impact est d'autant plus grand que ce type de milieu est en régression constante depuis plusieurs années et pour une foule de raisons (route, port, remblayage sauvage etc.).

Nous pensons de plus que la problématique devrait être vue en fonction des autres marinas qui existent déjà et celles qui seront réalisées dans un avenir prochain (entre autres Sillery, St-Laurent et Cap-à-l'Aigle) plutôt qu'uniquement dans le contexte de la municipalité de Lévis.

Nous pensons que les ports de plaisance peuvent très bien être implantés le long du fleuve tout en préservant l'écosystème riverain du St-Laurent. Il s'agit tout simplement de choisir un site où cet écosystème est peu développé. Les marinas de St-Laurent (Ile d'Orléans) et Sillery en sont des exemples.

Pour ces raisons, le Club des Ornithologues du Québec appuyé de la Société Linnéenne du Québec, demande au Bureau des audiences publiques sur l'environnement de tenir audience sur ce projet afin que les vrais enjeux environnementaux soient exposés au grand jour et que l'on sache réellement quels impacts ce projet tel que présenté aura sur les rives du fleuve St-Laurent.

Bien à vous,

Yves Bédard, MSc
Comité environnement
Club des Ornithologues du Québec
1218, 3ième avenue, C.P. 202
St-Rédempteur, QC G0S 3B0
Tél.: 831-6138 (résidence)
643-2408 (bureau)

Appuyé de:

Jacques Lavigne
Comité environnement
Société Linnéenne de Québec
Tél.: 872-8594 (résidence)
643-1246 (bureau)

Pièces jointes

c.c. M. Claude Simard, président du Club des Ornithologues du Québec
M. Benoît Gauthier, président Société Linnéenne du Québec

SOCIÉTÉ LINNÉENNE
DU QUÉBEC INC.

FONDÉE EN 1929

[illegible] DE QUÉBEC
[illegible] DU PARC
[illegible] SUR
[illegible]
G6V 6T8

04-11-83

à: M. Luc Ouimet

M. Bertrand Crête
Parc nautique de Levy
225, Côte du Passage
LEVIS (QUEBEC)
G6V 6T4

Objet: Requête en audiences publiques
pour un port de refuge à Levy.

Monsieur le secrétaire,

Le bureau d'administration de la Société linnéenne a été saisi du dossier relatif à l'objet ci-haut mentionné lors de sa réunion régulière tenue le 24 octobre dernier. Il a aussi pris connaissance de votre requête demandant de retirer notre appui au Club des ornithologues du Québec.

Après avoir longuement débattu du dossier, les directeurs maintiennent la position de notre Comité environnement qui appuyait, le 7 octobre dernier, le Club des ornithologues dans sa requête d'audiences publiques pour un port de refuge à Levy.

Par ailleurs, les directeurs se sont aussi dits d'avis qu'il voudrait la peine de réévaluer le dossier avant la tenue d'audiences si des renseignements nouveaux concernant le milieu naturel et l'appréciation de sites alternatifs étaient portés à leur attention.

Bien à vous,

Dr Benoît Gauthier, président

C.C. M. Adrien Ouellette, ministre de l'Environnement du Québec.
M. Claude Simard, président du Club des ornithologues du Québec.
M. Jacques Lavigne, Comité Environnement - Soc. linnéenne.

SOCIÉTÉ BÉNÉVOLE DÉDIÉE À LA VULGARISATION DES SCIENCES NATURELLES ET À LA CONSERVATION DE LA [illegible]

Québec, le 14 novembre 1983

Monsieur Adrien Ouellette
Ministre de l'Environnement
2360, chemin Ste-Foy
Ste-Foy, Québec
G1V 4H2

OBJET: Audiences publiques sur l'environnement; port de refuge de Lévis

Monsieur le Ministre,

De nouveaux éléments d'ordre administratif qui étaient jusqu'à ce jour inconnus de nos deux organismes (Club des Ornithologues du Québec et Société Linnéenne du Québec) nous ont amené à reviser notre position face à ce dossier.

A la lumière de ces informations, nous croyons que des audiences publiques ne serviraient pas la cause de l'environnement et par conséquent nous retirons notre demande d'audience pour le projet du port de refuge de Lévis. Il ne faudrait toutefois pas interpréter ce geste comme étant de notre part un recul sur le plan environnemental. Nous croyons toujours fermement à la cause de ce dossier et du manque de considération pour l'environnement qu'implique ce projet, notamment en ce qui a trait à l'écosystème riverain.

La démarche qui a été entreprise sur ce dossier s'insère dans un cadre plus vaste d'intervention qui englobe entre autres des projets comme l'autoroute 440, le projet d'extension du port de Québec, les marais de Kamouraska et bientôt le lac St-Pierre. Toutes ces actions ont pour but de faire prendre conscience au public, aux gouvernements et en particulier au ministère de l'Environnement, de l'importance écologique des rives, et surtout des marais riverains et de l'urgence d'établir une politique de conservation. Cette urgence a d'ailleurs été mise en relief dans un document du conseil consultatif de l'environnement à la suite des audiences publiques sur l'endiguement des marais salés de Kamouraska-Est. Il s'intitule "Proposition préliminaire

d'une politique sur les battures du Québec" et est daté du mois d'avril 1982. On retrouve dans ce rapport les points majeurs revendiqués par les groupes environnementalistes. Ceux-ci sont:

PRINCIPES DE GESTION DES BATTURES (Page 29)

Les principes de gestion des côtes mis de l'avant lors de la 5e réunion annuelle des conseils consultatifs de l'environnement du Canada et acceptés par le Conseil consultatif du Québec valent également pour les battures. En conséquence, nous en rapporterons de larges extraits:

Reconnaissance de l'importance des battures

Tous les paliers de gouvernement doivent reconnaître l'importance cruciale des battures tant du point de vue de l'environnement que sur les plans économique et social, et favoriser activement une gestion à long terme rationnelle et ordonnée des battures et des ressources côtières.

Position du Conseil consultatif (Page 37)

Zones à marais

A la lumière des informations obtenues, le Conseil se dit convaincu de la rareté et de l'unicité des marais intertidaux au Québec, de leur richesse pour la collectivité québécoise et de leur importance tant pour la faune aquatique que pour les oiseaux migrateurs. Il estime, dans un premier temps, que le gouvernement devrait clairement et publiquement identifier tous les marais à protéger et décréter sans délai, par une loi appropriée, le statut de réserve naturelle pour la partie de propriété publique (interprétation qui devra être clarifiée adéquatement). Dans une telle réserve naturelle, les activités ayant trait à l'observation, à l'éducation et à l'exploration des multiples composantes de cet écosystème seraient permises de même que celles d'une exploitation faunique (chasse et pêche) et floristique contrôlée. Toute autre utilisation serait interdite à moins qu'elle soit autorisée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS (Page 45)

Depuis un certain temps, le Conseil travaille à l'élaboration d'une politique générale de conservation, de protection et d'utilisation de la batture ou zone intertidale québécoise. Déjà une importante documentation lui révèle les caractéristiques essentielles de certains secteurs de la batture dont celles des marais. Aussi, le problème et l'ampleur des empiètements et agressions physico-chimiques apparaissent au Conseil plus clairement grâce à la littérature canadienne et québécoise mettant en relief les rôles primordiaux de la batture. Le Conseil a également constaté une certaine inefficacité des lois ou des rouages administratifs existants en vue de conserver ou de protéger les zones à marais. Dans cet avis

.../3

préliminaire, le Conseil dégage des grands principes et il esquisse les grandes lignes d'une politique relative aux battures en insistant sur certains points essentiels et prioritaires à ce moment-ci, susceptibles d'orienter les programmes et l'action du gouvernement et de solutionner le cas urgent du marais salé de Kamouraska-Est.

Les faits saillants que nous avons soulignés ici sont de la plus haute importance pour la sauvegarde des rives du fleuve. Pourtant, depuis presque deux (2) ans, rien n'a été fait de tout ce qui a été dit et on ne voit toujours pas apparaître cette politique que le Président monsieur Réal L'Heureux annonce dans la lettre de présentation de ce document.

Par conséquent, nous demandons que parallèlement à l'abandon des audiences publiques pour le port de refuge de Lévis, le Ministre de l'Environnement entreprenne les actions en vue de la réalisation de la politique de gestion des rives du St-Laurent; politique qui a d'ailleurs été annoncée lors du 10ième Congrès de l'Association des biologistes du Québec. De plus, une série de mesures de mitigation et de compensation vous seront suggérées en vue d'atténuer les impacts négatifs de ce projet. Nous espérons que ces mesures seront prises très sérieusement en considération. De notre part, nous sommes prêts à collaborer avec le Ministère et le Promoteur pour voir à l'application de certaines mesures.

La décision que nous avons prise sur ce dossier ainsi que les recommandations seront rendues publiques dans les jours qui suivront afin de les expliciter plus longuement. Toutefois, les modalités de cette annonce restent à déterminer.

Enfin, nous croyons que cette façon d'agir dans ce dossier serait la plus avantageuse pour tous de même que pour la cause environnementale.

En terminant, sachez Monsieur le Ministre, que vous avez notre entière collaboration et nous vous prions d'accepter l'expression de nos sentiments les meilleurs.

/ld

Yves Bédard (Bur. 643-2408 Rés. 831-6138)
Comité environnement
Club des ornithologues du Québec

Jacques Lavigne
Comité environnement
Société linnéenne du Québec

c.c. Luc Ouimet
Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Lévis, le 14 novembre 1983

Monsieur Luc Ouimet, Prés.
Bureau des audiences publiques
5199, Sherbrooke Est, Local 3860
Montréal, Qué.
H1T 3X1

Monsieur,

Nous vous confirmons, par la présente, que Parc Nautique Lévy Inc. est mandataire de la Ville de Lévis dans le but de réaliser les infrastructures devant conduire à la mise en opération du port de refuge projeté à Lévis.

Ce projet est une intervention visant à mettre en valeur, par un développement approprié, le site visé, à favoriser son accès à la population et à promouvoir le développement du nautisme.

Nous tenons aussi à vous rappeler que cette marina à Lévis fait partie du réseau nautique de l'ensemble du fleuve St-Laurent.

Cette réalisation ne s'inscrit d'aucune façon et n'est aucunement reliée à un quelconque plan d'ensemble visant un aménagement industrialisé des berges du fleuve.

De plus, la corporation Parc Nautique Lévy Inc. s'engage à recommander à la Ville de Lévis de prendre en considération et d'accueillir favorablement les préoccupations du Club des ornithologues du Québec et de la Société Linnéenne de Québec dans tout projet éventuel d'aménagement concernant le littoral du fleuve St-Laurent.

Nous espérons que ces précisions pourront dissiper toute crainte concernant d'éventuelles interventions au-delà du site visé.

PARC NAUTIQUE LEVY INC.

Hugues Labrecque
Président

HL/lcd
p.j.

Québec, le 28 novembre 1983

Monsieur Adrien Ouellette
Ministre de l'Environnement
2360, Chemin Ste-Foy
Ste-Foy, QC
G1V 4H2

OBJET: Port de refuge de Lévis
Correctifs et commentaires

Monsieur le Ministre,

La présente fait suite à la lettre du 14 novembre dernier par laquelle nous retirions notre demande d'audience publique sur le projet en titre. Cette dernière avait été rédigée en toute hâte et sans délais comme il avait été convenu avec monsieur Luc Ouimet, commissaire chargé des audiences. Depuis, nous nous sommes réunis et nous avons étudié les questions suivantes à savoir: ce qu'il restait à faire et ce qui a été fait dans ce dossier.

Dans un premier temps, nous vous présenterons les correctifs et les actions en général qui devraient être prises à la fois au niveau du port de refuge et des rives du secteur de Lévis. Dans un deuxième temps, vous trouverez nos commentaires sur cette affaire et sur le chemin qu'elle a parcouru au niveau administratif.

Si l'on veut impliquer à ce projet et à l'avenir des rives un certain respect de l'environnement, on devrait faire en sorte que:

1° L'ancien quai reste toujours et en tout temps accessible à toute personne, qu'elle soit membre ou non de la marina. Il faut bien comprendre qu'un port de plaisance n'est réservé dans les faits qu'à une certaine classe de la société.

.../2

2° Le marais compris entre la rive "naturelle" et le remblai existant (site prévu pour le stationnement) ne soit pas remblayé. En effet rien n'oblige à utiliser le marais comme stationnement automobile contrairement au site d'amarrage des bateaux. On pourrait stationner les automobiles sur la terre ferme. Advenant qu'on en vienne pour une raison ou une autre à devoir remblayer une partie de cette portion de marais, il faudrait que le remblai soit limité au strict minimum. De plus celui-ci devra être confiné de façon définitive à l'aide de clôtures, de murs etc. afin qu'il ne devienne pas un site de déversement de rebuts de toutes sortes favorisant ainsi l'agrandissement du stationnement au dépens du marais.

3° Le site devrait être paysagé (plantation d'arbres ou arbustes) surtout en ce qui a trait aux endroits de remisage des remorques à bateau car elles sont particulièrement inesthétiques.

4° Il faudrait faire en sorte qu'il n'y ait plus de barges qui soient échouées sur les battures du côté est du quai et que les épaves soient enlevées.

5° Le port de plaisance devrait être intégré dans un schéma d'aménagement des rives en fonction des vocations naturelles de celles-ci. Il devrait y avoir un zonage au niveau de la municipalité ainsi que de la M.R.C. qui ferait en sorte que l'intégrité naturelle des berges soit conservée, empêchant ainsi la privatisation ou la condamnation de celles-ci. Cette mesure éviterait que ne se répète ce qui s'est produit sur la rive nord avec les autoroutes, les industries et les ports qui ont à la fois détruit le milieu naturel et rendu les rives inaccessibles.

A ce sujet, nous demandons des précisions sur le projet de construction de condominiums dans le fleuve à l'intérieur du secteur qui nous préoccupe (projet "Les Riverains") et sur les intentions du Ministre Jean Garon, député de Lévis, concernant ce secteur. Celui-ci a fait des déclarations à ce sujet qui pourraient à première vue être inquiétantes pour l'avenir des rives.

Maintenant, en ce qui regarde le cheminement de ce dossier à votre Ministère, nous avons quelques commentaires et suggestions à faire.

Tout d'abord, nous devons avouer que nous sommes très déçus de la façon dont ce dossier a évolué.

On nous a présenté une étude d'impact bidon et ce en particulier au niveau du choix du site. De plus, le projet présenté faisait en grande partie l'objet d'un décret d'exemption. En fait, nous nous sommes rendus compte qu'il y avait eu négligence de la part des fonctionnaires chargés de ce dossier. Cette étude n'aurait normalement pas dû faire l'objet de consultations publiques dans le cadre du Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE). On nous a donc demandé de nous prononcer par le biais du BAPE (consultation publique de 45 jours) sur une étude bidon dans laquelle tout était décidé à l'a-

vance. Ces incohérences ont mené nos deux groupes à demander des audiences publiques qui ne conduiraient à rien sauf si ce n'est que de mettre à nu le manque de sérieux que votre Ministère a eu dans ce dossier. Étant donné que cela n'était pas le but que nous visions et qu'il est probable que la cause environnementale aurait pu en souffrir, nous avons cru bon de retirer cette demande. Encore là, nous avons été déçus et même trompés par votre Ministère car nous avions convenus avec monsieur Ouimet pour que l'abandon des audiences publiques ne corresponde pas à l'abandon du dossier. La dernière conversation de monsieur Ouimet nous a clairement laissé entendre que votre Ministère semblait enterrer ce dossier. Nous tenons toutefois à signaler que la collaboration de monsieur Ouimet a été excellente et que nous avons fort apprécié son expérience et son professionnalisme. Enfin, nous avons nettement l'impression qu'après avoir sorti votre Ministère de l'eau chaude, il nous laisse tomber avec l'odieux de la situation. Nous n'en resterons évidemment pas là.

À l'avenir, votre Ministère, soit par l'entremise de son Service d'analyse des études d'impact ou du Bureau des audiences publiques, devrait voir à ce que les études présentées au public soient d'une qualité acceptable et que les limites de la portée des audiences publiques soient clairement établies. Elles devraient être réalisées dans l'esprit de bien identifier les impacts des projets et d'orienter ceux-ci vers des moindres impacts et non dans le but de remplir une formalité pour obtenir des certificats. Elles devraient de plus fournir la possibilité d'une discussion saine lors d'éventuelles audiences publiques. Autrement, nos groupes ne seront plus intéressés à étudier ces dossiers et les délaisseront. Nous vous rappelons que notre travail est bénévole et que nous ne sommes pas intéressés à perdre notre temps et nos énergies dans des dossiers comme celui du port de plaisance de Lévis.

Enfin, nous profitons de l'occasion pour vous remercier pour l'engagement que vous avez pris envers une politique de saine gestion des berges lors du congrès de l'Association des biologistes du Québec. Nous aimerions être tenus au fait de l'évaluation de cette politique.

Pour terminer, nous vous demandons de bien vouloir nous communiquer par écrit ce que vous entendez faire de ces recommandations et de quelle façon il compte y donner suite.

.../4

/4...

Nous vous prions, Monsieur, d'accepter l'expression de nos sentiments distingués.

Yves Bédard
Comité environnement
Club des ornithologues du Québec

Claude Wallot
Comité environnement
Société linnéenne du Québec

YB/CW/jd

c.c. M. Luc Ouimet, BAPE
M. Benoît Gauthier, président de la Société linnéenne du Québec
M. Claude Simard, président du Club des ornithologues du Québec

DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUEBEC

NUMÉRO 2693-83

21 DEC. 1983

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation pour le projet de Parc Nautique Lévy en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement

---

ATTENDU QUE la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'Environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'enwironnement pour certains projets de construction, certains ouvrages, certaines activités, certaines exploitations et certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme dans les cas visés par règlement du gouvernement;

ATTENDU QUE le gouvernement a adopté un Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, chap. Q-2, r. 9);

ATTENDU QUE le paragraphe b) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tout programme ou projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe A dudit règlement ou dans un lac, à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes, sur une distance de 300 mètres ou plus ou sur une superficie de 5 000 mètres carrés ou plus;

ATTENDU QUE le Gouvernement du Québec a autorisé par décret (numéro 2063-81, 22 juillet 1981) la consolidation des infrastructures en place ainsi que le dragage du bassin de mouillage à l'endroit du port de refuge du Parc Nautique Lévy ;

ATTENDU QUE le Parc Nautique Lévy a l'intention de faire certains travaux dans le périmètre du port de refuge du Parc Nautique Lévy comprenant des opérations de remblayage sur plus de 5 000 m^2 à l'intérieur de la ligne des hautes eaux printannières moyennes du fleuve Saint-Laurent;

ATTENDU QUE le promoteur a préparé une étude d'impact sur l'environnement relativement à ce projet;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement le 25 août 1983 et que ce projet a franchi l'étape d'information et de consultation publiques prévue par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement;

DE L'ENVIRONNEMENT
REÇU LE
84- 01- 04

.../2

ATTENTU QUE le ministère de l'Environnement a soumis son rapport sur l'analyse environnementale de l'étude d'impact présentée par le Parc Nautique Lévy;

ATTENDU QUE le promoteur s'est engagé à procéder à un aménagement paysager du secteur occupé par son projet;

ATTENTU QUE le ministre de l'Environnement juge satisfaisante l'étude d'impact soumise;

ATTENTU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du Parc Nautique Lévy, relativement à son projet;

IL EST ORDONNE, sur la proposition du ministre de l'Environnement:

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du Parc Nautique Lévy pour effectuer la construction d'un brise-lames, un remblayage d'une superficie de 5 000 m^2, l'installation d'un poste de distribution de carburant, la construction d'une rampe de mise à l'eau, la relocalisation d'un tuyau d'égout, le tout tel que décrit dans sa requête pour l'obtention d'un tel certificat soumise au ministère de l'Environement le 18 mars 1983 et précisée dans l'étude d'impact déposée le 8 juillet 1983, aux conditions suivantes:

Condition 1: Que le promoteur réalise les mesures proposées dans l'étude d'impact intitulée: "Etude d'impact, port de refuge Parc Nautique Lévy, Ville de Lévis; Laboratoire de Génie Sanitaire du Québec; juin 1983" concernant la réalisation du brise-lames, du remblayage, de l'installation du poste de distribution de carburant, de la construction de la descente à bateaux et de la relocalisation du tuyau d'égout.

Condition 2: Que le promoteur fournisse au ministère de l'Environnement, préalablement à l'émission du certificat d'autorisation par le sous-ministre, les plans et devis de construction et le plan précis de localisation de la zone à remblayer située entre la jetée parallèle au fleuve et la berge. La face de ce remblayage exposée aux vagues et marées devra être consolidée par une couche de roches de 2 à 4 tonnes. Le matériel de consolidation devra provenir d'une carrière détenant un permis d'exploitation du ministère de l'Environnement. La superficie totale de ce remblayage ne devra pas dépasser 5 000 m^2 à la base.

Condition 3: Que le promoteur fournisse au ministère de l'Environnement, préalablement à l'émission du certificat d'autorisation par le sous-ministre, les plans et devis de construction et les plans de localisation du brise-lames, de la rampe de mise à l'eau et du poste de distribution de carburant.

.../2

Condition 4: Que le promoteur relocalise à l'est (en aval) du port de refuge la conduite d'égout de 60 cm. (24 pouces) qui se déverse actuellement à l'intérieur de la future darse du port de refuge et ce, avant la mise en exploitation de ce dernier.

Condition 5: Que le promoteur installe, préalablement à la mise en exploitation du port de refuge, une station de vidange pour les eaux usées des embarcations de plaisance qui réponde aux exigences décrites dans le document intitulé: "Stations de vidange pour les eaux usées des embarcations de plaisance; Direction de l'aménagement des lacs et cours d'eau, Ministère de l'Environnement du Québec; 1983". Les plans et devis de construction et le plan de localisation de cette station devront être transmis au ministère de l'Environnement préalablement à l'émission du certificat d'autorisation par le sous-ministre.

Condition 6: Qu'aucun travail de quelque nature que ce soit en rapport avec la réalisation du présent projet ne soit effectué entre 22h00 le soir et 7h00 le matin.

Condition 7: Que les travaux soient réalisés avant le 31 décembre 1984.

le Greffier du Conseil exécutif

Louis Bernard

Gouvernement du Québec

Le ministre de l'Environnement

Québec, le 16 février 1984

Monsieur Yves Bédard
Comité environnement
Club des ornithologues du Québec
8191 Avenue du Zoo
Orsainville, Québec
G1G 4G4

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 28 novembre 1983 relativement à l'aménagement du port de refuge de Lévis, au projet "Les Riverains", ainsi qu'à la politique à venir sur les berges et les terres humides du Québec.

Concernant les cinq (5) points que vous soulevez en regard du port de refuge de Lévis, j'aimerais vous faire part des considérations suivantes:

1o. Accès du public au port de refuge:

En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, le gouvernement du Québec ne peut pas exiger que le site du port de refuge soit accessible en tout temps au public; étant donné que le secteur qui sera occupé par le port ne fait plus partie du domaine public, une telle exigence ne peut être imposée par la Loi sur le régime des eaux.

2o. Remblayage du port de refuge:

La superficie du remblayage de 5000m^2 constitue le strict minimum pour permettre une opération raisonnable du port de refuge. Toutefois, afin d'éviter que ce site ne devienne un endroit de déversement de toutes sortes, agrandissant ainsi le stationnement aux dépens du marais, le Gouvernement a imposé que le remblayage soit consolidé par une couche de roches de deux (2) à quatre (4) tonnes. Je crois que cette finition est une mesure incitative décourageant le remblayage additionnel dans le marais.

...

3o. Aménagement paysager du port:

Au paragraphe deux (2) de la page deux (2) du décret (# 2693-93), on peut y lire ce qui suit: "Attendu que le promoteur s'est engagé à procéder à un aménagement paysager du secteur occupé par son projet"; j'estime que cet engagement du promoteur devrait satisfaire vos préoccupations.

4o. Barges échouées sur les battures:

Je ne crois pas qu'un certificat d'autorisation émis par le Gouvernement en vertu de l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement soit l'outil qu'il faut utiliser pour solutionner le problème des barges échouées sur les battures du St-Laurent, du côté est du port de refuge. J'ai pris la décision de mandater la direction régionale de Québec de me faire rapport sur ce sujet et dès la réception de celui-ci, j'agirai en conséquence.

5o. Schéma d'aménagement des rives et zonage:

Concernant ce sujet, je vous suggère de vous adresser aux municipalités concernées ainsi qu'à la M.R.C., puisque cette question relève de leur compétence.

Finalement, concernant ce dossier, je puis vous assurer que mon Ministère effectuera le suivi environnemental qui s'imposera durant toute la durée des travaux afin que ceux-ci soient conformes aux différents permis émis.

Concernant le projet "Les Riverains", je vous informe que le projet initial était inacceptable pour mon Ministère; c'est pourquoi les promoteurs ont eu à modifier sensiblement leur projet en réduisant le nombre de logements ainsi que la distance de ceux-ci par rapport à la ligne des hautes eaux et aux berges du St-Laurent, le tout en conformité avec les normes et règlements de mon Ministère.

Relativement à mon engagement pris lors du Congrès de l'Association des biologistes du Québec, je vous informe qu'une politique sur la gestion des berges est en préparation à mon Ministère, laquelle sera transmise au Conseil consultatif sur l'environnement, et auquel je demanderai un avis.

...

Je termine en vous disant que j'ai lu attentivement vos observations et remarques contenues dans votre lettre et que j'en ai pris bonne note.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Ministre,

ADRIEN OUELLETTE

DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUEBEC

no 2084-84 — 19 SEP. 1984

CONCERNANT la modification du certificat d'autorisation du 21 décembre 1983 relatif au projet de Parc Nautique Lévy.

ATTENDU QUE le Gouvernement du Québec a autorisé par le décret no 2693-83, en date du 21 décembre 1983, la réalisation de certains travaux dans le périmètre du port de refuge du Parc Nautique Lévy, conformément au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., chap. Q-2, r.9);

ATTENDU QUE le sous-ministre de l'Environnement a émis deux certificats d'autorisation relativement à ce projet, datés du 17 janvier 1984 et du 28 mars 1984;

ATTENDU QUE lesdites autorisations prévoyaient la construction d'un brise-lames et d'une rampe de mise à l'eau, l'installation d'un poste de distribution de carburant et d'une station de vidange des eaux usées des embarcations de plaisance, le remblayage d'une superficie de 5 000 m^2 en milieu aquatique ainsi que la relocalisation d'un émissaire d'égout à l'est du port de refuge;

ATTENDU QUE les travaux concernant la relocalisation de l'émissaire d'égout n'ont pas encore été entrepris;

ATTENDU QUE le décret 2693-83 renferme la condition no 4 suivante: "Que le promoteur relocalise à l'est (en aval) du port de refuge la conduite d'égout de 60 cm (24 pouces) qui se déverse actuellement à l'intérieur de la future darse du port de refuge et ce, avant la mise en exploitation de ce dernier";

ATTENDU QUE dans le cadre du programme d'assainissement des eaux du ministère de l'Environnement, il est prévu la mise en place d'un collecteur qui captera entre autres les eaux usées dudit émissaire d'égout;

ATTENDU QU'il est prévu que ce collecteur sera mis en place d'ici un an ou deux;

ATTENDU QUE que cet aménagement est jugé acceptable par le ministère de l'Environnement comme solution permanente au problème de déversement des eaux usées à l'intérieur de la darse du port de refuge ;

ATTENDU QU'il n'y a pas lieu, dans ce contexte, d'exiger du promoteur la réalisation des travaux prescrits à la condition 4 du certificat d'autorisation 2693-83, puisque ces travaux deviendraient inutiles suite à la mise en place du collecteur;

ATTENDU QU'une solution doit être envisagée d'ici à ce que le collecteur soit opérationnel afin de permettre la mise en exploitation du port de refuge;

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier la condition no 4 du certificat d'autorisation no 2693-83 en faveur du Parc Nautique Lévy;

IL EST ORDONNE sur la proposition du ministre de l'Environnement:

QUE la condition no 4 du certificat d'autorisation 2693-83 du 21 décembre 1983 soit remplacée par la condition suivante:

Condition 4: Que le promoteur sectionne, avant son entrée à l'intérieur de la darse du port de refuge, l'émissaire d'égout de 60 cm (24 pouces) et s'assure que les eaux usées véhiculées par ledit émissaire s'écoulent complètement en amont du port de refuge.

le Greffier du Conseil exécutif

Louis Bernard

ANNEXE 2

Documents sur le présent dossier d'enquête
(par ordre chronologique)

	Pages
- Demande de remblayage additionnel (6 mai 1986)	23
- Étude de demande de remblayage du Parc nautique Lévy (1984) inc. (29 février 1988)	25
- Lettre à Me Martin Paquet (1er mars 1988)	40
- Lettre à M. Pierre Bernier, sous-ministre, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (1er mars 1988)	42
- Prolongation du mandat (17 mars 1988)	43
- Lettre distribuée aux riverains de la rue Saint-Laurent à Lévis (21 mars 1988)	44
- Position du GIRAM appuyée par la Fondation Écho-logie inc. (communication verbale de M. Jean-Paul Doyon, président) (25 mars 1988)	45
- Demande d'informations supplémentaires au promoteur (29 mars 1988)	46
- Commentaires de M. Jean Bordeleau, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (31 mars 1988) ..	48
- Lettre à la ville de Lévis pour connaître son intérêt dans le projet (14 avril 1988)	83
- Informations complémentaires fournies par le promoteur (14 avril 1988)	84
- Lettre de la ville de Lévis exposant ses conclusions sur la demande (20 avril 1988)	95
- Lettre du COQ réaffirmant ses objections au remblayage (22 avril 1988)	98

Parc Nautique Lévy (1984) Inc.
205, Rue St-Laurent, Case postale 1186, Lévis (Québec) G6V 3V8 • (418) 833 9421

Lévis, le 6 mai 1986

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
REÇU LE
05 MAI 1986
DIRECTION RÉGIONALE QUÉBEC

Monsieur Roland Mercier
Directeur
Bureau régional de Québec
Ministère de l'Environnement
917, Mgr Grandin, 2e étage
Québec
G1V 3X8

Objet: Demande de remblayage
(5 000 m.c.)
Parc Nautique Lévy (1984) Inc.

Monsieur,

La présente est pour demander au ministère de l'Environnement de nous donner l'autorisation de remblayer nos terrains sur une superficie de 5 000 m.c. sans avoir à produire une étude d'impact. Les raisons de cette demande sont que:

1° le nombre de membres est plus élevé que prévu suite à une meilleure disposition de nos pontons. Ceci nous permet donc d'accueillir des visiteurs, donc plus de circulation à la marina.

2° jusqu'à date nous avons entreposé les bers, durant la saison estivale, sur un terrain vacant à proximité de la marina. Le propriétaire de ce terrain a maintenant l'intention de construire sur ce terrain et nous devrons entreposer nos bers sur les espaces réservés au stationnement.

3° le nombre de membres et de visiteurs ayant augmenté, nous avons besoin d'une aire plus grande de stationnement et de circulation.

Nous profitons de la construction de l'usine d'épuration des eaux sur la rive-sud et des matériaux qui pourront être récupérés lors de la construction de l'intercepteur dans ce secteur pour agrandir nos terrains. De plus, le remblayage permettra de couvrir les rejets de l'émissaire de St-David qui s'y sont accumulés. Vous vous souviendrez que cet émissaire se déversait à ciel ouvert et que nous avons dû faire une canalisation pour améliorer la situation. Toutefois, cet émissaire se déversera dans l'intercepteur principal qui passe sur la rue St-Laurent.

Quant à la forme de remblayage désiré, nous vous soumettons un plan qui a été conçu en fonction de nuire le moins possible aux propriétaires riverains.

Nous espérons que notre demande sera étudiée le plus tôt possible et si des détails supplémentaires vous étaient nécessaires, nous voulons vous offrir toute notre coopération.

Veuillez accepter, cher Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Bertrand Crète
Secrétaire

BC/lc

p.j.

Parc Nautique Lévy (1984) Inc.
205, Rue St-Laurent, Case postale 1233, Lévis (Québec) G6V 6W6 • (418) 833-4424

Lévis le 29 février 1988

Bureau des Audiences Publiques
sur L'Environnement
Gouvernement du Québec
5199, Sherbrooke Est, Bur. 3860
Montréal (QC)
H1T 3X9

Attention de M. Yves Leblanc

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande, veuillez trouver ci-joint l'étude complémentaire pour le remblayage du port de refuge, Parc Nautique Lévy (1984) Inc.

Cette étude jette une lumière nouvelle sur notre demande et la modifie sensiblement.

Nous demeurons à votre disposition pour toute information additionnelle.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

FP/gp

Fernand Poulin
Commodore

p.j.

DEMANDE DE REMBLAYAGE

PARC NAUTIQUE LEVY (1984) INC.
205, rue St-Laurent - LEVIS.

ETUDE

Février 1988.

Etude pour demande de remblayage
Parc Nautique Lévy (1984) Inc.
205, rue St-Laurent - LEVIS.

==========

- INTRODUCTION -

Le 1 février 1988, certains administrateurs de Parc Nautique Lévy (1984) Inc. ont rencontré M. Luc Ouimet, responsable du dossier du Parc Nautique Lévy pour le Ministère de l'Environnement du Québec.

Lors de cette rencontre, il devint rapidement évident que notre connaissance de notre dossier était anémique. Nous remercions M. Ouimet d'avoir pris la peine de nous informer sur les différents détails qui ont entouré ce dossier.

Tout en ayant la conviction que les administrateurs et personnes ressources impliqués dans le dossier dans les années 1983 et 1984, ont travaillé pour le bien de l'ensemble de nos membres avec les connaissances et les moyens dont ils disposaient, nous arrivons à l'évidence que notre dossier présente des lacunes, notamment en regard des exigences du Ministère de l'Environnement.

Dans la présente étude nous élaborerons sur les points suivants:

1• La planification antérieure;

2• La situation actuelle;

3• Les besoins globaux;

4• Conclusions

1• LA PLANIFICATION ANTERIEURE:

Sans être au fait de l'ensemble des discussions qui ont mené à la planification, au concept et à l'exécution des plans qui ont servi à l'aménagement des infrastructures de la marina telles que nous les connaissons aujourd'hui, nous osons croire que ces études sont valables et constituent une base solide.

Ainsi donc, les consultants d'alors ont planifié les principaux éléments de la marina appuyés sur des besoins exprimés:

- un bassin accomodant 200 bateaux;
- une rampe de mise à l'eau en béton;
- l'endiguement nécessaire à la protection des bateaux;
- la réfection partielle du quai « De l'Impérial »;
- l'aménagement des aires pour le stationnement des autos et le remisage des bateaux en hiver;
- les installations de pompage des eaux usées;
- les installations pour le service d'essence;
- la capitainerie.

Il n'est pas dans l'intention de ce document de reprendre cette étude et de vouloir justifier à tout prix l'agrandissement du terrain faisant l'objet de notre demande.

Notre étude sera plutôt orientée vers une vérification pour savoir si l'agrandissement demandé et déjà planifié dans les plans de 1983 sera suffisant pour les besoins futurs du Parc Nautique Lévy en lui permettant de se développer adéquatement et d'opérer convenablement une marina à caractère régional.

Au printemps de 1984, dans l'euphorie des fêtes de la voile, le gouvernement fédéral accordait des argents pour la construction de la majeure partie des infrastructures et le dragage de la moitié du bassin.

Le Gouvernement du Québec avait autorisé par décret (numéro 2063-81, 22 juillet 1981) la consolidation des infrastructures en place ainsi que le dragage du bassin de mouillage à l'endroit du port de refuge du Parc Nautique Lévy.

Le Gouvernement du Québec a autorisé par décret (numéro 2693-83, 21 décembre 1983) l'émission d'un certificat d'autorisation pour la construction d'un brise lame, le remblayage d'une superficie de 5 000 m^2, l'installation d'un poste de distribution de carburant, la construction d'une

rampe de mise à l'eau, la relocalisation d'un tuyau d'egoût, le tout conformement à la requête et sujet à certaines conditions.

Parmi ces conditions, il y avait celles de consolider la face de ce remblayage exposé aux vagues et marees avec une couche de roches de 2 à 4 tonnes; de ne pas dépasser 5 000 m^2 de remblayage à la base; de relocaliser à l'est (en aval) du port de refuge la conduite d'égoût de 60 cm. Un «attendu que» mentionne de plus l'engagement du promoteur de procéder à un aménagement paysager du secteur occupé par son projet.

La consolidation par enrochement du secteur sud de la jetée parallèle au fleuve et identifié comme étant l'item 3 au plan annexé (annexe I) ainsi que l'enrochement de la face est du remblayage identifié comme étant l'item 2b au plan annexé, n'est pas exécuté.

Sur ce point le Parc Nautique est peut-être en faute quoique le secteur 2c étant planifié et nécessaire à son exploitation, il est d'avis que l'enrochement devait être effectué sur la face exposée une fois que l'expansion planifiée aurait été complétée.

La limitation de remblayage à 5 000 m^2 (secteur 2b) nous est apparu comme l'autorisation d'une étape conséquente au dragage du secteur 1b; que conséquemment le remblayage du secteur 2c serait autorisé avec le dragage du secteur 1c.

Le Gouvernement du Québec a autorisé par décret (numéro 2084-84, 19 septembre 1984) le remplacement de la condition no.4 du décret 2693-83 par la condition suivante:

«Que le promoteur sectionne, avant son entrée à l'intérieur de la darse du port de refuge, l'émissaire d'égoût de 60 cm (24 pouces) et s'assure que les eaux usées véhiculées par ledit émissaire s'écoule complètement en amont du port de refuge.»

L'engagement du propriétaire de procéder à des aménagements paysagers demeure une priorité. Des gestes ont été posés dans ce sens et les administrateurs avaient prévu l'affectation d'une somme de 14 000,00$ à ce poste pour 1987. Cependant des bris aux pontons renversés par les glaces en décembre 1986 ont exigés 4 000,00$; la nécessité de rendre la péniche de service sécuritaire a nécessité quelques 3 000,00$; les grandes marées de décembre 1986 ayant démontré que le terrain n'était pas assez élevé, les administrateurs ont décidé de relever l'ensemble du terrain ce qui a reporté le paysagement à plus tard d'autant plus qu'un remblayage additionnel était demandé.

2• LA SITUATION ACTUELLE

Le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. débute cette année sa cinquième année d'opérations. Cette marina a connu une expansion régulière et intéressante.

- En 1984 - 68 membres;
- en 1985 - 90 membres;
- en 1986 - 113 membres;
- en 1987 - 127 membres;
- en 1988 - 135 membres.

A l'origine, le bassin fut conçu pour accueillir un total de 200 bateaux. Le dragage à 50% de la superficie permettait donc d'accomoder environ 100 bateaux.

Cependant l'aménagement des pontons permettra à 135 bateaux de trouver un mouillage sécuritaire en 1988.

Des quais de services pour la vidange des eaux usées et deux postes de distribution de carburant comptent parmi les équipements en place dans le bassin.

Le terrain utilisable présentement, c'est-à-dire toute la portion de terrain compris entre la voie ferrée et un alignement parallèle au fleuve situé au sommet de l'enrochement du bassin donne une superficie brute de **13 331 m²**.

Les bâtiments et aménagements environnants accaparent 857 m² et le cone de la rampe de mise à l'eau près de 960 m².

Les 11 514 m² restants permettent strictement de répondre aux besoins actuels de stationnement des autos et des bers pendant la saison estivale et au remisage des bateaux pendant l'hiver tout en réservant un pourcentage du terrain pour des aménagements paysagers.

La ville de Lévis considère dans ses normes d'urbanisme qu'une case pour le stationnement d'une auto mesure 9'-0" x 20'-0", soit 2,74 m x 6,10 m pour 16,71 m²/auto.

Les normes pratiques pour le stationnement d'une auto avec remorque sont de 3,0 m x 12,0 m, soit 36m²/case.

L'espace requis pour ranger un ber vide est évaluer en moyenne à 24,5 m²/ber.

Un ratio de 1,25 case de stationnement par membre (135 x 1,25 = 168,75 cases de 16,71 m^2);
le besoin de 15 espaces pour les utilisateurs journaliers de la rampe (15 cases de 36 m^2);
les voies de circulation, de dégagement et de manoeuvre équivalentes à 80% de la surface utilisée pour le stationnement, nécessitent 10 458 m^2.

- Stationnements des autos, des bers, voies de circulation	10 458 m^2
- Aménagements payagers (10%)	1 045 m^2
- Bâtiment et rampe	1 817 m^2
	13 320 m^2

Le remisage des bateaux sur le terrain durant l'hiver nécessite 7 460 m^2.

L'inventaire des bateaux des membres de 1988 est la suivante:

- 10 embarcations de 14 à 20'	@ 170 pi.car./emb.*	= 1 700 pi.car.
- 9 embarcations de 21 à 22'	@ 198 pi.car./emb.	= 1 782 pi.car.
- 17 embarcations de 23 à 24'	@ 232,8 pi.car./emb.	= 3 957 pi.car.
- 33 embarcations de 25 à 26'	@ 265,2 pi.car./emb.	= 8 751 pi.car.
- 26 embarcations de 27 à 28'	@ 302,4 pi.car./emb.	= 7 862 pi.car.
- 17 embarcations de 29 à 30'	@ 336 pi.car./emb.	= 5 712 pi.car.
- 7 embarcations de 31,32,33'	@ 389 pi.car./emb.	= 2 725 pi.car.
- 10 embarcations de 34,35,36'	@ 446,4 pi.car./emb.	= 4 464 pi.car.
- 4 embarcations de 37,38,39'	@ 507 pi.car./emb.	= 2 028 pi.car.
- 2 embarcations de 42 et 43'	@ 580 pi.car./emb.	= 1 161 pi.car.
		40 142 pi.car.
		ou 3 730 m^2

* suivant la courbe A fournie en annexe. (ANNEXE II)

En prévoyant l'équivalent de 100% de cette superficie pour les voies de circulation, de dégagement et de manoeuvre, le besoin est porté à 7 460 m^2.

Durant la période de nettoyage des bateaux à l'automne et durant l'ouverture de la saison au printemps la situation est amplifiée par l'apport des autos des membres et le fait que chacun à besoin de dégagement supplémentaire pour ses opérations. Nous évaluons ce besoin à 10 000 m^2, ce qui demeure une situation moins contraignante que pendant la période estivale

3• LES BESOINS GLOBAUX

L'agrandissement du bassin de la marina par dragage permettra, selon l'expérience vécue, de loger 250 bateaux, conséquement 250 membres actifs.

Ce paramètre est exprimé par la volonté de l'assemblée générale des membres et fait partie des réglements de la corporation.

Dans son plan d'urbanisme, la ville de Lévis a zoné le terrain de la marina PB-21, zone publique avec la mention «exclusivement pour une marina».

La M.R.C. Desjardins a identifié dans son schéma d'aménagement la marina Parc Nautique Lévy comme parc récréatif et en fait un équipement régional.

Avec l'avénement des 115 membres additionnels, les administrateurs devront planifier les besoins suivants:

- L'agrandissement de la capitainerie actuelle ou la construction d'un nouveau bâtiment plus spacieux (1000 m^2 avec les aménagements extérieurs);

- La construction de hangars pour le remisage des équipements, de la machinerie avec atelier de réparation (800 m^2);

- La prévision d'équipements récréatifs pour les membres: tennis, badminton, piscine (une surface de 50 m x 40 m = 2 000 m^2);

- La rampe de mise à l'eau qui occupe 960 m^2;

- Les besoins de stationnement pour les membres, les visiteurs, les utilisateurs de la rampe de mise à l'eau, les voies d'accès, de circulation et de manoeuvre, les espaces pour les bers (condition estivale);

(250 membres x 1.25 x 16,71m^2/auto	= 5 221,8 m^2)
(25 cases de 36 m^2	= 900 m^2)
(225 bers x 24,5 m^2	= 5 512 m^2)
	11 633,8 m^2
	+ 80%
	20 840,8 m^2

- Le paysagement du terrain comprenant des espaces verts, des arbres, des aires de repos équivalent à au moins 10% de la superficie totale.

Calcul des superficies:

- Capitainerie.....	1 000 m^2
- Bâtiments de service.....	800 m^2
- Equipements récréatifs.....	2 000 m^2
-Rampe de mise à l'eau.....	960 m^2
- Stationnements des autos, des bers, voies de circulation.....	20 840 m^2
- Aménagements paysagers....	2 560 m^2
	=========
	28 160 m^2

3..

4• CONCLUSIONS

En planifiant avant 1984 quelques 18 300 m^2 de surfaces terrestre pour 200 bateaux, le ratio était de 91,5 m^2/membre.

Notre projection à 28160 m^2 pour 250 membres porte le ratio à 112,64 m^2/membre.

Nous sommes d'avis qu'un ratio de 100 m^2/membre serait viable pour un projet global de 25 000 m^2, mais n'osons pas le recommander car nous acquérons la certitude qu'il nous faut préserver la qualité de vie des résidents de la rue St-Laurent et voulons privilégier des aménagements paysagers.

Répondre aux besoins futurs du Parc Nautique suppose donc l'ajout de 14 829 m^2 à la superficie globale du site.

Pendant les saisons 1984, 1985 et 1986, nous avons pu bénéficier d'un terrain propriété de M. Claude Boisvert pour y remiser les bers vides durant l'été, mais ce terrain a été vendu à des promoteurs immobiliers. Aucun autre terrain convenable, disponible dans un environnement immédiat ne peut être retenu.

Il nous faut donc envisager le remblayage du secteur ouest dans l'alignement de la jetée (secteur 2a) venant relier le terrain propriété du C.N. (Voir annexe III).

Nous aurons à négocier avec le C.N. dont nous louons présentement une partie de terrain, le droit de procéder à un tel remblayage. Nous aurons également à vérifier avec la ville de Lévis et avec la M.R.C. Desjardins pour ne contrevenir à aucune réglementation.

Devant les conclusions de cette étude, le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. a amorcé une étude détaillée appuyée d'un plan global d'aménagement du site pour une planification complète. Le plan réduit et reproduit en annexe IV présente donc une expression préliminaire des besoins globaux.

La demande de remblayage du secteur 2c, soit 5 000 m^2, depuis quelques mois adressée au Ministre de l'Environnement doit donc être remplacée par une demande de remblayage d'environ 12 000 m^2. Les limites devraient esthétiquement tenir compte d'un alignement avec la jetée sud-ouest sans dépasser la projection de la limite sud du lot no. 365-2 du cadastre de la Ville de Lévis.

Les administrateurs de Parc Nautique Levy (1984) Inc. sont conscients des coûts énormes reliés à l'ensemble de cette planification.

Ils espèrent bénéficier d'apport de terre de remblayage empruntée à l'infrastructure de la rue St-Laurent qui effectura sous peu des travaux d'assainissement des eaux. Le remblayage supposerait dans cette hypothèse des coûts minimum.

L'enrochement de la future et définitive limite s'étendra sur une distance d'environ 180 mètres et est évaluée à 66 000,00$.

Les coûts reliés aux bâtiments, aux aires d'agréments, aux aménagements et à l'asphaltage sont énormes et seront planifiés selon la volonté et la capacité de payer des membres.

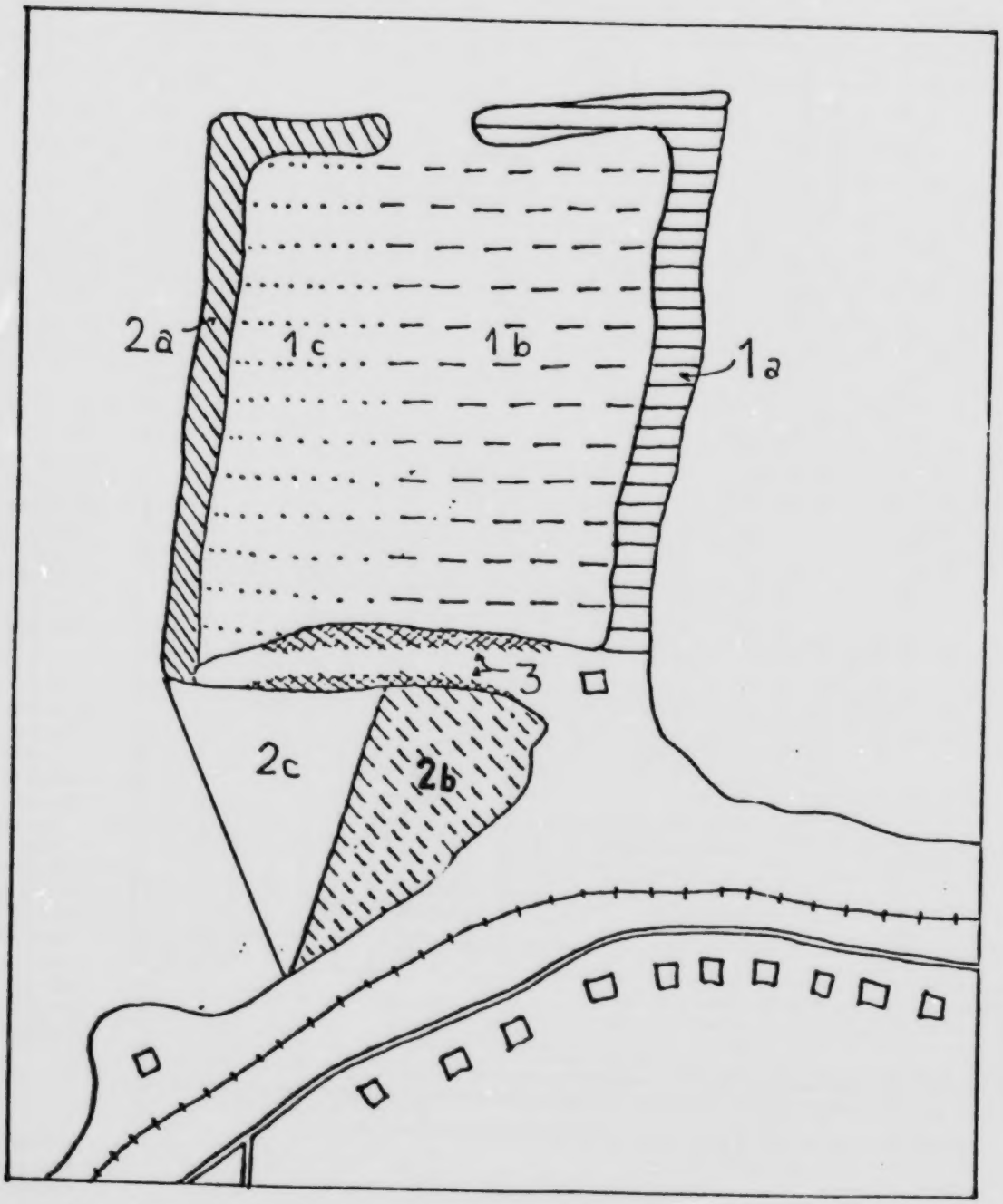
Préparé par: _____
MARC ROYER, administrateur

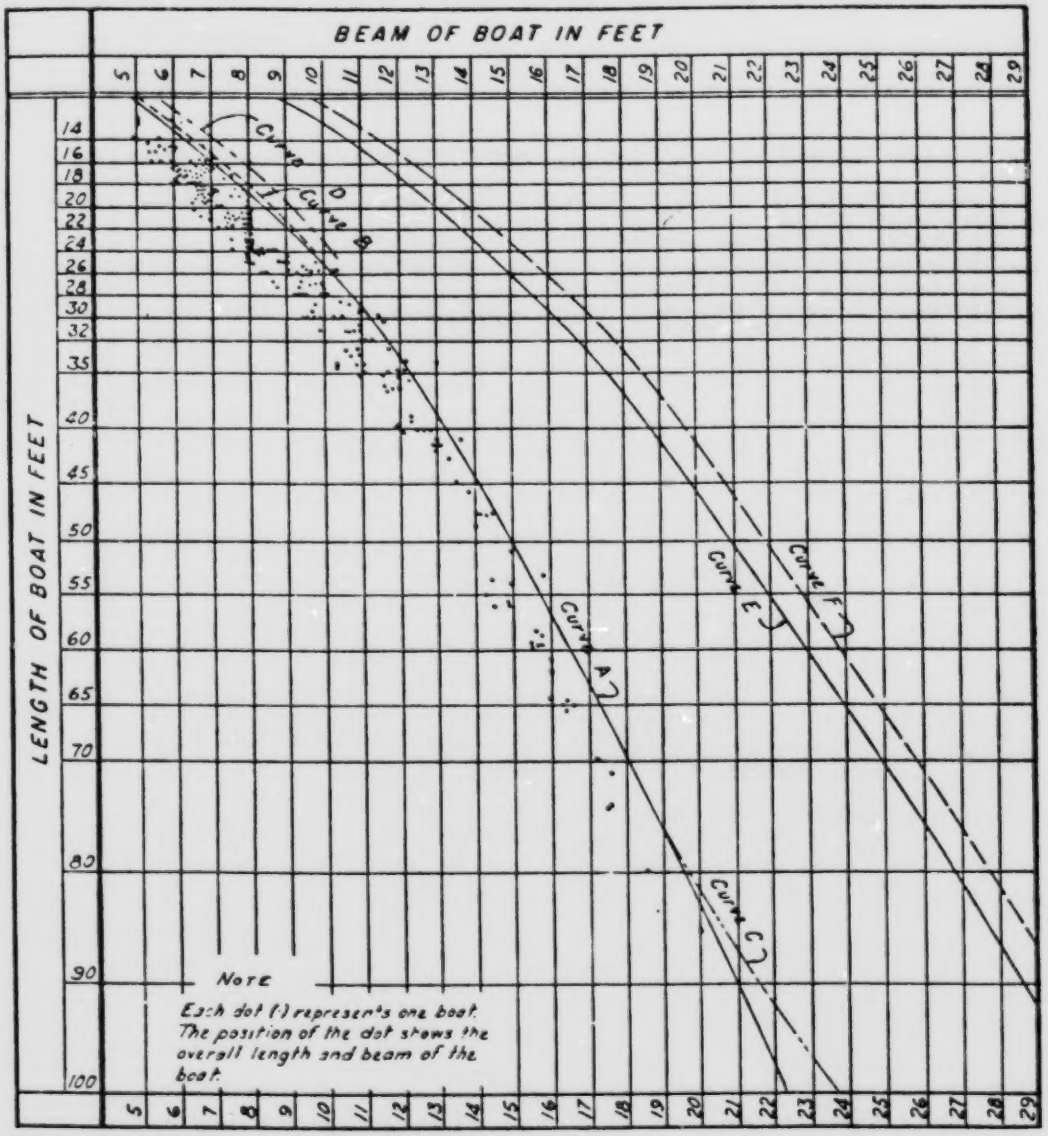
Demandé et vérifié par: _____
FERNAND A. POULIN, commodore

Le 27 février 1988.

ANNEXE I

MARINA DE LEVIS





Curve A: Maximum beam considered for inboard power boats.
Curve B: Beam modification to allow for outboard boat hulls.
Curve C: Beam modification to allow for sailboat hulls.
Curve D: Distance center to center of boats when using boat holders.
Curve E: Distance center to center when using 2 foot wide catwalks with traveler irons.
Curve F: Distance center to center of 4 wide catwalks using either the floating type or fixed type equipped with traveler irons.

Fig. 3 Required slip widths for various boat lengths. (See Fig. 4 for further data and details.)

country, so a standard set of rules or recommendations cannot be suggested. An architect familiar with the local requirements should be employed to study the site and prepare plans for such buildings as are necessary in this article show plans of buildings in the onshore areas of marinas.

Floor Space Allocations

garding space allowan
buildings that may serv

Social Activities and Adm

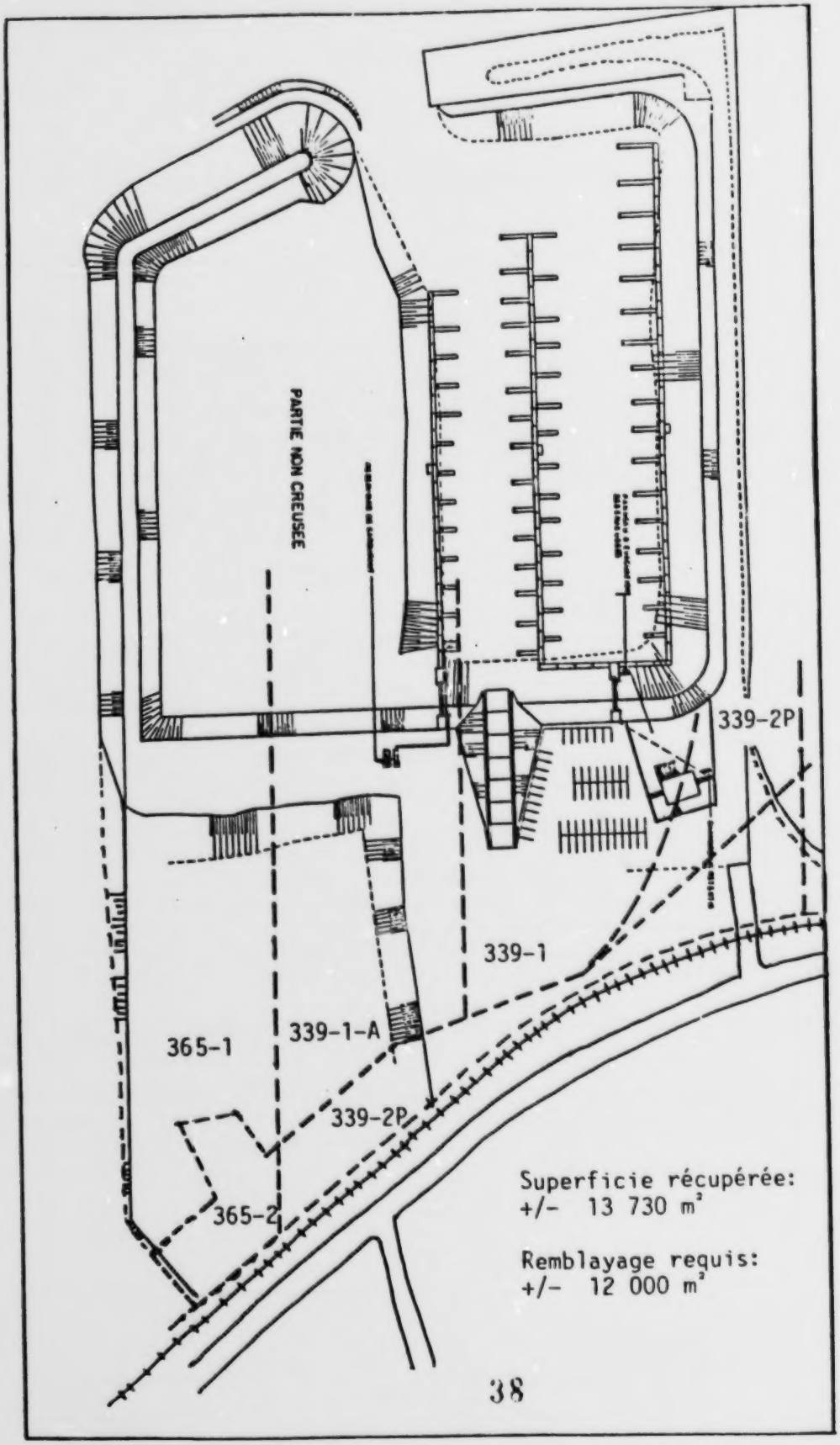
Buildings of these two t
purposes of establishin
tween the marina and it
the business of the fac
the needs and desires
providing for the conv
of the boatmen and vis
one possible arrangeme
building. This may be
marina commercial act
and repairs. The buildi
and equipped for the c
functions as are compat
region. Refer to the tab
for space allowances u
activities buildings. Ad
both existing and pla
among marina sites th
room arrangement is c
They frequently consist
rooms, furnace roon
quarters and a large lob
be used for group asse

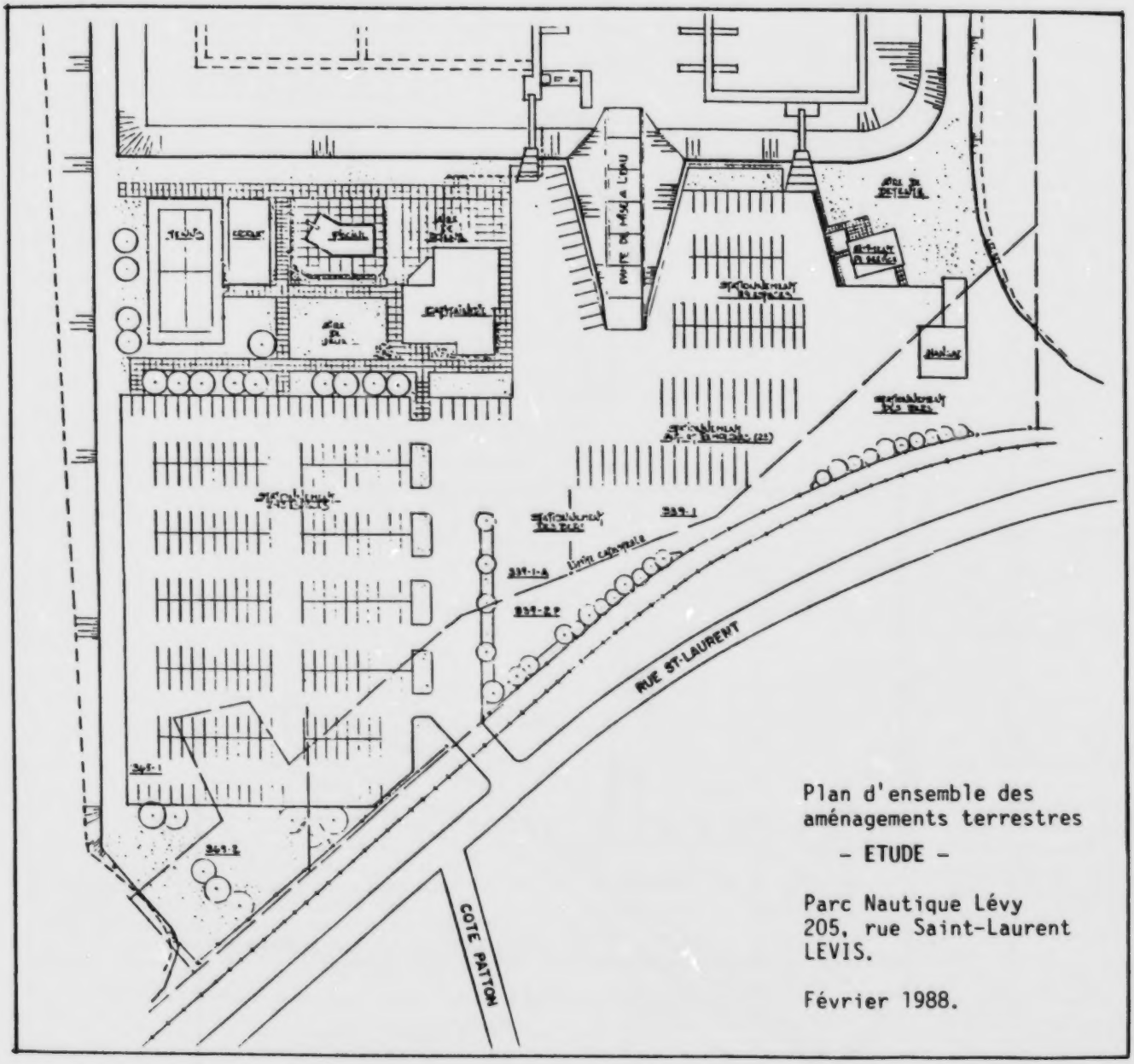
Sales and Service Buildi

Very little basic infor
precedent, can be of
architect for use in
arrangement or the siz
vice building. These bu
tioned to accommodat
of work expected to b

Basically, a marina
or repair yard, although
desirable that a certain
carried on within the m
no responsible repair
repairing done within
marina generally is of
nature. On the other h
and engines is one of th
commercial type. The
as sales accommoda
more generously propo
cial than for the other
repair work must be pe
should be enforced to
neat and orderly appe
conditioning work sear
and autumn, when larg
being fitted out for th
being laid up for the c

It is very difficult t
amount of work of th
expected at any one
change in weather c


PARTIE NON CREUSEE
339-2P
339-1
339-1-A
365-1
339-2P
365-2
Superficie récupérée:
+/- 13 730 m²
Remblayage requis:
+/- 12 000 m³



Plan d'ensemble des aménagements terrestres

- ETUDE -

Parc Nautique Lévy
205, rue Saint-Laurent
LEVIS.

Février 1988.

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Québec, le 1er mars 1988

Me Martin Paquet
Service juridique
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly
Sainte-Foy, Québec
G1X 4E4

Monsieur,

Je veux tout d'abord vous remercier pour l'accueil que vous nous avez réservé lors de notre rencontre du 23 février dernier. Plusieurs éléments de discussion soulevés à cette occasion m'apparaîssent du plus grand intérêt pour l'enquête en cours. C'est pourquoi j'ai cru bon de rappeler plus précisément nos attentes par la présente.

Les quatre points amenés à votre attention constituent autant de questions qui restent à résoudre.

- la nouvelle demande du promoteur était-elle couverte i.e. étudiée et statuée par le décret de 1983?

- Des activités de stationnement et d'entreposage de bers et de bateaux peuvent-elles être considérées comme des composantes d'un port de plaisance et d'une marina? Et dans l'affirmative l'article 2d doit-il s'appliquer?

- Y a-t-il des conséquences au fait qu'une ou des conditions d'un décret n'aient pas été respectées?

- Une modification de décret doit-elle être envoyée "à ceux qui ont soumis des représentations" (Q-2, 2e alinéa de l'art. 31.5) comme c'est le cas pour un décret?

...2

12, rue Sainte-Anne
Québec
(Québec) G1R 3X2
(418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke est
bureau 3860,
Montréal (Québec) H1T 3X9
(514) 873-7790

Enfin, une question distincte de la précédente:

- Les faits nouveaux qui servent à justifier la modification d'un décret ne devraient-ils pas être soumis à ceux qui ont fait des représentations puisqu'ils ne faisaient pas partie de la documentation connue au moment du décret?

Veuillez croire que votre opinion sur ces questions sera prise en très grande considération et recevez, Maître Paquet, l'expression de mes salutations distinguées.

Luc Ouimet

LUC OUIMET
Commissaire

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Québec, le 1er mars 1988

Monsieur Pierre Bernier
Sous-ministre
Ministère du Loisir, de la Chasse
et de la Pêche
150, boulevard Saint-Cyrille est
17e étage
Québec, Québec
G1R 4Y3

Monsieur le sous-ministre,

Depuis le 18 janvier 1988, j'assume la responsabilité de mener une enquête sur une demande de remblayage effectuée par le Parc nautique Lévy, en vertu d'un mandat confié au BAPE par le ministre de l'Environnement, M. Clifford Lincoln, conformément aux pouvoirs que lui confère la Loi sur la qualité de l'environnement.

Par la présente, je veux vous demander d'autoriser M. Jean Bordeleau de votre Ministère, à contribuer à l'enquête grâce à son expertise dans le domaine des marinas. Il s'agirait d'une intervention de courte durée. L'aide de M. Bordeleau se situerait au niveau de la révision et de l'évaluation des données que le promoteur fournira à la Commission en ce qui concerne la prévision des besoins futurs en termes d'espaces nécessaires au stationnement et à l'entreposage des bateaux.

Recevez, monsieur le sous-ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Luc Ouimet

LUC OUIMET
commissaire

c.c.: Monsieur Jean Bordeleau

12, rue Sainte-Anne
Québec
(Québec) G1R 3X2
(418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke est
bureau 3860,
Montréal (Québec) H1T 3X9
(514) 873-7790

Gouvernement du Québec

Le ministre de l'Environnement

MENVIQ

Sainte-Foy, le 17 mars 1988

Dr Victor Goldbloom
Président
Bureau des audiences publiques sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke est
Bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Monsieur le Président,

Compte tenu des perspectives de l'enquête en cours depuis le 18 janvier 1988, je prolonge jusqu'au 22 avril 1988 le mandat du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête sur le projet d'expansion du Parc nautique Lévy.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre de l'Environnement

Clifford Lincoln

3900, rue Marly,
6e étage
Sainte-Foy, Québec, G1X 4E4
Tél. (418) 643-8259

5199, rue Sherbrooke Est
bureau 3860
Montréal, Québec, H1T 3X9
Tél (514) 873-8374

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Montréal, le 21 mars 1988

Objet: DEMANDE DE REMBLAYAGE DU PARC NAUTIQUE LÉVY

Madame/Monsieur,

Par les médias, vous avez peut être entendu parler du projet de la marina de Lévis d'agrandir son espace de stationnement et d'entreposage de bateaux avec des matériaux de remblayage. Vous savez peut-être qu'il faut l'autorisation du Gouvernement du Québec pour faire un pareil remblayage dans le fleuve.

Face à cette demande, le ministre de l'Environnement, M. Clifford Lincoln a demandé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'entreprendre une enquête sur le projet. Nous nous adressons à vous aujourd'hui parce que la proximité de votre résidence par rapport à la marina peut vous amener à formuler des opinions ou des demandes d'informations quant au projet. Dans cette perspective vous pourrez communiquer avec M. Yves LeBlanc, de notre bureau, au numéro 643-7447.

Selon le besoin, il serait possible que la Commission d'enquête tienne éventuellement une rencontre avec les résidants de la rue St-Laurent dans le secteur de la marina.

Recevez, Madame/Monsieur, l'expression de ma très haute considération.

Luc Ouimet

Luc Ouimet
Commissaire,
Chargé de l'enquête

12, rue Sainte-Anne
Québec
(Québec) G1R 3X2
(418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke est
bureau 3860,
Montréal (Québec) H1T 3X9
(514) 873-7790

Position du GIRAM
Projet de la marina

1° - Le manque de planification (possibilité d'acheter du terrain à coût abordable avant la spéculation) du Parc nautique ne doit pas être assumé par des atteintes à l'environnement ;

2° La construction d'infrastructures d'assainissement des eaux (un projet positif pour la qualité des eaux du fleuve) ne peut servir de prétexte ou être contrebalancé par des travaux aux retombées néfastes pour le fleuve et ses abords (empiètement, remblayage, etc) ;

3° Les aménagements liés à la récréation nautique et aquatique devraient donner l'exemple sur la nécessité de respecter l'environnement fluvial et son intégrité ;

4° La politique d'accessibilité du public au site de la marina "Pour membres seulement" ne permet pas d'évoquer des motifs d'intérêt public pour les aménagements projetés ;

5° La Corporation du Parc nautique devrait examiner la possibilité d'entente pour l'utilisation d'espaces de stationnement, en période estivale, avec le promoteur résidentiel, le Groupe B. Côté, qui utilise dans sa publicité et son marketing le site de la marina et la proximité du bord du fleuve ;

6° Face à l'absence de politique d'aménagement des berges du Saint-Laurent de la part des M.R.C. et des municipalités riveraines il conviendrait de respecter un moratoire "volontaire" pour tous projets portant atteinte directement ou indirectement à la bordure fluviale.

MENVIQ
c211 | 04 | 35

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Montréal, le 29 mars 1988

Monsieur Fernand Poulin, commodore
40, Côte du Passage
Lévis, (Québec)
G6V 5S7

Monsieur,

Je veux tout d'abord porter à votre attention que le mandat qui nous a été confié a été prolongé jusqu'au 22 avril 1988.

D'autre part, après avoir pris connaissance de votre document de février 1988 sur la demande de remblayage du Parc nautique Lévy, la Commission aurait besoin d'informations additionnelles pour pouvoir compléter son enquête.

Il faudrait d'abord nous préciser, comme nous vous l'avions demandé lors de notre rencontre du 1er février à nos bureaux de Québec, les solutions alternatives que vous avez étudiées pour résoudre les problèmes de stationnement et d'entreposage, que ce soit le fait d'envisager l'utilisation d'autres terrains, d'autres marinas ou de solutions mixtes (avantages et inconvénients pour chaque possibilité).

Deuxièmement, il faudrait nous donner des indications sur les coûts détaillés et les modes de financement envisagés pour réaliser les différents éléments du projet, particulièrement ceux qui apparaissent à l'item "Les besoins globaux" de votre étude (capitainerie, tennis, piscine, aire de repos, aménagement paysager, etc.). Il faudra aussi porter attention au cas du dragage de la section du bassin qui ne l'a pas encore été.

Troisièmement, il nous faudrait des précisions de caractère statistique sur le nombre d'utilisateurs (de passage) de la rampe de mise à l'eau pour la (ou les) saison(s) passée(s) et sur le prix qui leur a été chargé.

12, rue Sainte-Anne
Québec
(Québec) G1R 3X2
(418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke est
bureau 3860,
Montréal (Québec) H1T 3X9
(514) 873-7790

Enfin, nous aimerions savoir s'il existe des possibilités d'accès gratuit pour les gens qui voudraient se rendre à pied sur le site de l'ancien quai Impérial.

Espérant recevoir ces informations dans les plus bref délais, je vous réitère mes salutations distinguées.

Luc Ouimet

Luc Ouimet
Commissaire-enquêteur

LO/lp

Gouvernement du Québec
Ministère du Loisir,
de la Chasse et de la Pêche
Direction du plein-air et des parcs

Québec, le 31 mars 1988

Monsieur Luc Ouimet
Commissaire
Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement
5199, rue Sherbrooke est, bureau 3860
MONTRÉAL (Québec)
H1T 3X9

OBJET: Commentaires relatifs à la demande de remblayage du PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC.

Monsieur le Commissaire,

Tel qu'entendu au cours de notre rencontre du 25 mars dernier à Québec, je joins à la présente quelques commentaires sur le projet de remblayage du **PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC.**

Comme vous le remarquiez vous-même ce projet du promoteur impliquerait un empiettement significatif sur le lit du fleuve Saint-Laurent, et ce pour des activités ou pour la mise en place d'infrastructures qui ne sont pas toutes essentielles au fonctionnement normal d'une installation portuaire comme celle dont il est question ici.

J'ai donc tenté d'analyser les données parfois confuses fournies par le **PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC.** dans son document de février 1988 et de vous proposer certains "ordres de grandeur" pour chacun des éléments considérés, en tenant compte de la nécessité que vous avez évoquée d'envisager une utilisation modeste de l'espace terrestre en vue de limiter au minimum l'empiettement.

J'espère que ces commentaires vous seront utiles dans l'enquête en cours, et je demeure à votre disposition pour tout complément d'information.

.../2

150 est, boul. Saint-Cyrille
Québec, QC G1R 4Y1

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire, l'expression de mes meilleurs sentiments.

JEAN BORDELEAU
Géographe

JB/lc
P.J. (1)

DEMANDE DE REMPLAYAGE
PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC.
(Document de février 1988)

COMMENTAIRES

JEAN BORDELEAU, GÉOGRAPHE
MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE

AVRIL 1988

PREMIÈRE PARTIE

LES DONNÉES DU PROMOTEUR
(Document de février 1988)

NOTE

À plusieurs égards l'argumentation du promoteur pour justifier sa demande de remblayage de 14 829 m^2 est confuse, et aucun plan à l'échelle n'accompagnait le document qui m'a été acheminé pour analyse et commentaires.

Cette 1^{ere} partie vise donc à comprendre le contenu de la demande du promoteur.

1. LES DONNÉES DU PROMOTEUR

L'analyse des données fournies par le promoteur a été effectuée en suivant à peu près l'ordre de leur présentation dans son document de février 1988, mais des notes, remarques ou commentaires ont été insérés au besoin.

1.1 LA PLANIFICATION ANTÉRIEURE ET LES GESTES POSÉS

1.1.1 LES INFRASTRUCTURES PRÉVUES EN 1983

Selon le promoteur (1), ses consultants auraient planifié en 1983 les principaux éléments de la marina comme suit:

- un bassin accomodant 200 bateaux;
- une rampe de mise à l'eau en béton;
- l'endiguement nécessaire à la protection des bateaux;
- la réfection partielle du quai "de l'Impérial";
- l'aménagement des aires pour le stationnement des autos et le remisage des bateaux en hiver;
- les installations de pompage des eaux usées;
- les installations pour le service d'essence;
- la capitainerie.

NOTE: Compte tenu de la capacité du bassin d'amarrage (200 bateaux) prévue à ce moment et du site d'implantation retenu, les infrastructures énumérées par les consultants paraissent encore aujourd'hui être des éléments acceptables dans le cadre de l'élaboration d'un projet de marina.

La taille de ces infrastructures et leur localisation par rapport au bassin peuvent cependant être discutables, selon la qualité des aménagements qu'on souhaite pour cet ouvrage une fois terminé et selon la disponibilité d'espace.

1.1.2 REMISE EN QUESTION PAR LE PROMOTEUR DE SES PLANS DE 1983.

"Notre étude sera plutôt orientée vers une vérification pour savoir si l'agrandissement demandé et déjà planifié dans les plans de 1983 sera suffisant pour les besoins futurs du **Parc Nautique Lévy** en lui permettant de se développer adéquatement et d'opérer convenablement une marina à caractère régional." (2)

NOTE: Lorsqu'il parle des "plans de 1983", le promoteur n'informe pas le BAPE de quel type de plans il s'agit.

J'ai vérifié auprès de M. Yves Leblanc du BAPE pour savoir si des plans d'amé-

---

(1) Voir le document du promoteur (Fév.'88), page 2, paragraphes 2 et 3.

(2) Document du promoteur, OP CIT, page 2, 5° paragraphe.

nagement illustrant à l'échelle chacun des éléments du projet qui sont énumérés ci-haut (1.1.1) étaient disponibles. Malheureusement il semble que tels plans, s'ils existent, n'auraient pas été versés au dossier du BAPE.

1.1.3 LE CARACTÈRE RÉGIONAL DU PROJET SOUS ENQUÊTE

NOTE: Le promoteur évoque le "caractère régional" de la marina qu'il veut développer et opérer.

Il existe présentement dans la grande région de Québec un certain nombre de ports de plaisance qui disposent déjà de tous les services qu'il souhaite établir (Marina de Saint-Laurent, 1.O., Marina du Vieux Port, Marina de Sillery et Marina de Neuville).

Cependant la rive sud du Saint-Laurent est fort mal desservie en cette matière. Outre le projet du promoteur, on y retrouve qu'un seul petit port de plaisance localisé dans l'embouchure de la rivière Chaudière, et il est depuis longtemps saturé.

Or c'est justement sur la rive sud que depuis plusieurs années on note une des plus forte croissance de la population, et une des plus forte croissance du développement résidentiel de toute la région de la capitale.

1.1.4 LE PARC NAUTIQUE DE LÉVY, TEL QU'IL EXISTE PRÉSENTEMENT, A ÉTÉ PAYÉ PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

"Au printemps de 1984, dans l'euphorie des fêtes de la voile, le gouvernement fédéral accordait des argents pour la construction de la majeure partie des infrastructures et le dragage de la moitié du bassin." (1)

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 2, 6° paragraphe.

NOTE: Cette participation exceptionnelle du gouvernement fédéral s'inscrivait dans une opération beaucoup plus vaste qui visait à doter la région de Québec d'une capacité d'accueil accrue en terme de postes d'amarrage pour bateaux de plaisance en prévision des événements relatifs à **QUÉBEC 1984.**

Il y a lieu de s'étonner que le fédéral n'ait pas exigé du promoteur des plans d'aménagement pour un ouvrage de cette importance qu'il aurait presqu'entièrement payé!

Mais il y a aussi lieu de prendre en compte que, jusqu'à maintenant, l'implication financière du promoteur dans son propre projet serait très légère!

1.1.5 **GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, DÉCRET #2693-83 (21-12-83).**

Ce décret ordonne:

"QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du Parc Nautique Lévy pour effectuer LA CONSTRUCTION D'UN BRISE-LAMES, UN REMBLAYAGE D'UNE SUPERFICIE DE 5 000 m^2,..."

NOTE: On peut comprendre par là que le BRISE-LAMES est exclu des 5 000 m^2 de remblayage autorisé, celui-ci devenant alors entièrement disponible pour des aménagements terrestres.

Le décret assortit cependant son ordonnance de délivrer un certificat d'autorisation de 7 conditions. La 2ième de ces conditions exige entre autres du promoteur que (...) "LA FACE DE CE REMBLAYAGE EXPOSÉE AUX VAGUES ET MARÉES DEVRA ÊTRE CONSOLIDÉE PAR UNE COUCHE DE ROCHES DE 2 À 4 TONNES."

NOTE: En date d'aujourd'hui cette condition n'a pas encore été respectée par le promoteur; l'enrochement (carapace) n'a pas été mis en place, plus de 4 ans après la construction de l'ouvrage.

Le fait que la carapace d'un remblayage soit très dispendieuse et qu'elle marque en toute logique la fin des travaux de remblayage, et le fait que le promoteur n'ait pas encore pris les moyens appropriés pour respecter cette condition portent à croire que LE PARC NAUTIQUE LEVY (1984) INC. aurait pu dès 1983 avoir l'intention d'effectuer ultérieurement une nouvelle demande au MENVIQ pour effectuer une 2ième vague de remblayage avant de procéder à la protection de l'ensemble par la mise en place d'une carapace.

Cette 2ième condition du décret spécifie aussi que: "La superficie totale de ce remblayage ne devra pas dépasser 5 000 m^2 à la base."

NOTE: Telle que formulée, cette phrase du Gouvernement n'ouvre pas la porte à des travaux ultérieurs de remblayage. En outre, en l'associant à l'obligation qu'avait le promoteur de protéger ces 5 000 m^2 par la mise en place d'une carapace constituée de roches de 2 à 4 tonnes, il est clair que le Gouvernement tenait à limiter le remblayage à un maximum de 5 000 m^2 à la base.

À la page 3, 5° paragraphe, de son document de février 1988, le promoteur déclare:

"La limitation de remblayage à 5 000 m^2 (secteur 2c) nous est apparu comme l'autorisation d'une étape conséquente au dragage du secteur 1b; que conséquemment le remblayage du secteur 2c serait autorisé avec le dragage du secteur 1c". (1)

NOTE: Cette interprétation du promoteur ne trouve absolument aucun fondement dans le texte du DÉCRET #2693-83 (21-12-83) à l'origine du certificat d'autorisation qui lui a été délivré.

Enfin, le 9ieme ATTENDU QUE du décret fait état de l'engagement du promoteur de procéder à un aménagement paysager du secteur occupé par son projet. (Voir DÉCRET #2693-83, page 2, 2° paragraphe)

NOTE: En date d'aujourd'hui, le promoteur n'a pas encore respecté cet engagement. Il allègue des réparations aux quais flottants (4 000$?) ainsi qu'à une péniche (3 000$?) pour justifier ce retard de 4 ans.

On peut encore là s'interroger sur ses véritables intentions puisqu'il a décidé de reporter cet engagement après la 2ieme vague de remblayage qui fait l'objet de la demande actuellement sous enquête.

1.2 DÉCODAGE DES DONNÉES DU PROMOTEUR

Malgré que le développement du Parc nautique Lévy jusqu'à son stade actuel se soit fait dans des conditions particulières, dues au contexte tout aussi particulier qui a prévalu pendant les préparatifs et le déroulement des fêtes de 1984, il faut faire le point sur ce qui est afin d'envisager les scénarios les plus appropriés pour l'avenir.

---

(1) Voir le document du promoteur, OP CIT, à la page 3, 5° paragraphe pour le texte, et à l'annexe 1 pour le croquis où sont localisés les différents secteurs auxquels fait référence ce texte.

1.2.1 LA CAPACITÉ D'ACCUEIL

Selon le promoteur, le bassin du Parc Nautique Lévy aurait été conçu pour 200 bateaux. (1)

Ce bassin aurait été dragué à 50% de sa superficie, ce qui devait lui permettre d'accomoder 100 bateaux. (2)

Or il accomodera 135 bateaux en 1988, sans que la superficie draguée ait été augmentée, grâce à un réaménagement des quais flottants. (3)

NOTE: Pour un ouvrage de cette envergure il y a des conséquences à n'avoir pas produit **AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX** de plans d'aménagement suffisamment détaillés; les corrections ou les ajustements sont en effet plus faciles et moins onéreux sur papier que sur le terrain.

Dans le cas du Parc Nautique Lévy on peut présumer que "le bassin conçu pour 200 bateaux" a été surdimensionné puisque dragué à l'heure actuelle à 50%, il accueillera à l'été '88 135 bateaux.

Si le promoteur avait produit des plans à l'échelle tenant compte des exigences et conditions stipulées dans le DÉCRET #2693-83 (83-12-21), il aurait constaté l'exiguïté des espaces terrestres par rapport au bassin qu'il se proposait de construire et il aurait pu dès lors:

- Ajuster la superficie du bassin à construire sur celle des espaces terrestres à récupérer par empiettement qui avait été autorisée par le certificat du MENVIQ;

OU

- Faire l'acquisition de terrains vacants adjacents ou situés à proximité en prévision de la deuxième phase de dragage du bassin.

Quoiqu'il en soit il me semble que le promoteur manque de prudence une fois de plus lorsqu'il s'apprête à accueillir 250 bateaux plutôt que 200 comme il l'avait prévu à l'origine, alors qu'il affirme que **"les 11,514 m² restants permettent strictement de répondre aux besoins actuels de stationnement des autos et des bers..."** (1), et alors que le décret n'est pas équivoque quant à la surface (5 000 m²) maximum de l'empiettement autorisé.

L'extrait qui suit provient d'un ouvrage français, LE MONITEUR DES TRAVAUX PUBLICS ET DU BÂTIMENT, qui porte sur **"LES AMÉNAGEMENTS ET**

---

(1)(2) et (3) Document du promoteur, OP CIT, références aux paragraphes 1, 2 et 3 de la page 4.

ET LES ÉQUIPEMENTS POUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET LES SPORTS NAUTIQUES"; il fait état de l'importance à accorder à l'INSERTION DANS LE SITE du projet qu'on veut développer:

1° Insertion dans le site

L'insertion d'un port de plaisance dans le site qui lui est destiné pose trois sortes de problèmes différents: un problème de capacité, un problème d'adaptation aux conditions géographiques locales, et un problème lié à des considérations d'esthétique et d'environnement.

Capacité

Il est bien évident que la capacité à donner au port de plaisance ne peut pas être fixée **à priori**. Elle doit être déterminée par une étude de marché effectuée au préalable, qui définira le nombre et le type de bateaux à abriter et, par voie de conséquence, la surface à donner aux plans d'eau et aux terre-pleins adjacents. On connaîtra ainsi le volume global théorique de l'opération. Mais cela ne veut pas dire pour autant que le volume ainsi calculé soit celui qui convienne le mieux au site choisi.

Si la capacité théorique excède la capacité du site, c'est à cette dernière que l'on doit s'en tenir. Car il y a une règle d'or en cette matière, c'est qu'il ne faut jamais essayer de faire donner au site plus que ce qu'il ne peut donner normalement, si l'on ne veut pas s'exposer à des mécomptes de toutes sortes (prix de revient excessif, détérioration de paysage), ou aboutir à un projet mal équilibré en ce qui concerne les proportions respectives du plan d'eau et des terre-pleins. Quant à la portion de la capacité théorique qui n'aura pu être prise en compte, il faudra tout simplement essayer de la reporter à un autre emplacement. (2)

1.2.2 LA SUPERFICIE DU BASSIN D'AMARRAGE

D'après les informations dont dispose le MENVIQ, le bassin aurait une superficie totale d'environ 37 225 m^2 à l'intérieur des jetées de protection.

SUPERFICIE TOTALE DU BASSIN: ± 37 225 m^2

Seulement la moitié de cette surface aurait été draguée en 1984, soit environ 18,600 m^2.

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 4, 7e paragraphe.
(2) LE MONITEUR DES TRAVAUX PUBLICS ET DU BÂTIMENT, ch.2, p.32.

SUPERFICIE DRAGUÉE EN DATE DES PRÉSENTES:
± 18 600 m²

Dans l'état actuel des choses chaque poste d'amarrage dispose donc d'à peu près 140 m² (18 600 m² ÷ 135 postes) dont partie est occupée par l'espace en location proprement dit (surface du bateau), partie par les quais flottants, partie par les aires de manoeuvre et de circulation des bateaux, etc...

SUPERFICIE DU BASSIN AFFECTÉE À CHAQUE POSTE D'AMARRAGE, EN DATE DES PRÉSENTES:
± 140 m²

1.2.3 LES ESPACES TERRESTRES PRÉSENTEMENT DISPONIBLES

La bande de terrain récupérable en bordure de la voie ferrée, plus l'approche du "quai de l'Impérial", plus le remblayage de 5 000 m² autorisé par certificat suite au DÉCRET #2693-83 (83-12-21) totaliseraient selon le PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC. 13 331 m² de superficie. (1)

NOTE: Aucune mesure n'a été effectuée pour vérifier ces données du promoteur. Comme les esquisses jointes à son document ne comportent pas d'échelle, nous avons eu recours au MENVIQ (M. Gilles Brunet) qui a pu fournir des éléments nous permettant de croire qu'elles sont relativement exactes.

Bien que dans sa démonstration le promoteur ait soustrait de ces 13 331 m² le cône de la rampe de mise à l'eau (960 m²) et les bâtiments existants (857 m²) pour en arriver à une superficie "utilisable" de 11 154 m², nous retiendrons comme base de calcul le total des espaces terrestres présentement à sa disposition, soit 13 331 m².

SUPERFICIE TOTALE DES ESPACES TERRESTRES, EN DATE DES PRÉSENTES:
13 331 m²

NOTE: Les normes ou les indicatifs en vigueur tiennent plutôt compte d'un rapport SURFACES DU BASSIN / SURFACES DU TERRE-PLEIN, considérant que des variantes interviennent nécessairement d'un projet à l'autre au niveau des composantes de ces ensembles.

Selon les caractéristiques du plan d'eau et de la flotte qui y circule, selon le profil socio-économique du milieu où

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 4, 5° paragraphe.

l'ouvrage est implanté, selon aussi la volonté des administrateurs de mettre l'accent sur telle catégorie de services ou d'activités au lieu de telle autre, il arrive que la nature des différents éléments du terre-plein et du bassin, et leur envergure surtout, varient en importance relative.

Pour une capacité du bassin de 135 postes d'amarrage on disposera donc au cours de la prochaine saison de 13 331 m^2 d'espaces terrestres pour les fins courantes de l'opération du port de plaisance (stationnement, bâtiments, bers, circulation, etc...), soit 98,75 m^2 par poste.

SUPERFICIE DES ESPACES TERRESTRES PAR POSTE D'AMARRAGE, EN DATE DES PRÉSENTES:
98,75 m^2

1.2.4 LE RAPPORT SURFACE DISPONIBLE DU BASSIN / SURFACE DISPONIBLE DES TERRE-PLEINS

Pour le moment les terre-pleins représentent ± 70% de la superficie draguée du bassin.

Surface utile du bassin	:	± 18 600 m^2
Surface du bassin par poste (135)	:	± 140 m^2
Surface actuelle des terre-pleins	:	± 13 300 m^2
Surface des terre-pleins par par poste (135)	:	± 100 m^2
Rapport bassin / terre-pleins	:	1 / .7

1.2.5 L'UTILISATION PAR LE PROMOTEUR DES ESPACES TERRESTRES PRÉSENTEMENT DISPONIBLES PENDANT LA SAISON DE NAVIGATION.

. Stationnement auto (2 819,81 m^2)

Le promoteur utilise un ratio de 1.25 case de stationnement auto par poste d'amarrage. (135 postes x 1.25 = 168,75 cases)

Il alloue 16.71 m^2 par case. (168,75 x 16.71 = 2 819.81)

. Stationnement autos-remorques (540 m^2)

Il alloue 36 m^2 par case de stationnement auto-remorque et estime ce besoin à 15 cases (15 x 36 m^2 = 540 m^2).

. Espace pour ranger les bers vides (3 307.5 m^2)

Parc nautique Lévy (1984) Inc. accorde 24.5 m^2 par ber vide en moyenne, soit 24.5 m^2 x 135 postes = 3 307,5 m^2.

. Circulation, manoeuvres et dégagement (80% de la surface de stationnement)

"Les voies de circulation, de dégagement et de manoeuvre équivalentes à 80% de la surface utilisée pour le stationnement, nécessitent 10 458 m^2". (1)

NOTES: Nous ne sommes pas parvenus, avec les chiffres qu'il fournit lui-même, à interpréter le calcul du promoteur eu égard au stationnement et à la circulation.

HYP. #1

Stationnement auto	=	2 819.81 m^2
+ Stationnement auto et remorques	=	540.00 m^2
+ Espace bers vides	=	3 307.50 m^2
SOUS-TOTAL	=	6 667.31 m^2
+ 80% circulation	=	5 333.84 m^2
TOTAL	=	**12 001.15 m^2**

HYP. #2

Stationnement auto	=	2 819.81 m^2
+ Espace bers vides	=	3 307.50 m^2
SOUS-TOTAL	=	6 127.31 m^2
+ 80% circulation	=	4 901.84 m^2
TOTAL	=	**11 029.15 m^2**

HYP. #3

Stationnement auto	=	2 819.81 m^2
+ Stationnement auto-remorque	=	540.00 m^2
SOUS-TOTAL	=	3 359.81 m^2
+ 80 % circulation	=	2 687.84 m^2
TOTAL	=	**6 047.65 m^2**

On constate que quelque soit l'hypothèse retenue en matière de stationnement, jamais les voies de circulation, de dégagement et de manoeuvre qui équivaudraient à 80% de la surface utilisée pour le stationnement ne nécessitent 10 458 m^2.

En outre, le 2ieme paragraphe de la page 5 du document du promoteur semblent contredire ce que ce dernier affirme au 1er paragraphe de la même page:

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 5, 1er paragraphe.

"- Stationnement des autos,
des bers,
voies de circulation ..... 10 458 m²"

On y note en effet que les 10 458 m² dont il fait état incluraient à la fois les surfaces utilisées pour le stationnement (autos et bers), et à la fois 80% de ces surfaces pour la circulation, tel que nous l'avons calculé dans l'hypothèse #2.

Si cette hypothèse #2 constitue une juste interprétation de l'approche du promoteur, c'est à un total de 11 029.15 m² que son calcul aurait dû le conduire.

En outre, toujours selon ce 2ième paragraphe de la page 5 de son document, en appliquant les 10% qu'il dit réserver à l'aménagement paysager et l'espace qui serait actuellement occupé par le bâtiment et la rampe existants, le promoteur sera à l'étroit sur les 13 331 m² dont il dit disposer!

UTILISATION DES ESPACES TERRESTRES PENDANT L'ÉTÉ		
ÉLÉMENTS (P. 5, 2° para)	SELON PROMOTEUR	SELON L'HYP. #2 DE L'ANALYSE
- Sationnement des autos, des bers, voies de circulation... (80%)	10 458 m²	11 029 m²
- Aménagement paysager (10%)	1 045 m²	1 102 m²
- Bâtiment et rampe	1 817 m²	1 817 m²
TOTAL =	**13 320 m²**	**13 948 m²**
ESPACES RÉSIDUELS, EN ÉTÉ, PAR RAPPORT AUX 13 331 m² DONT DIT DISPOSER LE PROMOTEUR	+ 11 m²	- 617 m²

1.2.6 **L'UTILISATION PAR LE PROMOTEUR DES ESPACES TERRESTRES PRÉSENTEMENT DISPONIBLES PENDANT L'HIVERNAGE.**

Alors que les bers vides commanderaient 3 307.5 m² (24.5 m²/ber x 135) (1), les bers en charge n'occuperaient que 422.5 m² de plus, soit 3,730 m². (2)

Que les bers en charge ne nécessitent que 11.33% de plus d'espace que les bers vides paraît pour le moins conservateur, quand on sait que généralement les bateaux excèdent de beaucoup l'empattement de leurs bers.

---

(1) Document du promoteur, page 4, dernier paragraphe.
(2) Document du promoteur, OP CIT, page 5, "tableau d'inventaire des bateaux des membres".

Quoi qu'il en soit le promoteur estime qu'il devra doubler ces 3 730 m^2 réservé au stationnement des bers en charge pendant l'hivernage:

"En prévoyant l'équivalent de 100% de cette superficie pour les voies de circulation, de dégagement et de manoeuvre, le besoin est porté à 7 460 m^2". (1)

Par ailleurs bien que sa démonstration soit loin d'être claire, on peut présumer que le promoteur estime à 2 540 m^2, en surplus des 7 460 m^2 de l'aire d'hivernage des bateaux, l'espace qui sera nécessaire au printemps et à l'automne pour le stationnement des véhicules des propriétaires qui viendront armer et désarmer leurs bateaux.

C'est du moins l'analyse que nous faisons du dernier paragraphe de la page 5 de son document où il fait état d'un **"besoin de 10 000 m^2; ce qui demeure une situation moins contraignante que pendant l'été."** (2) Rappelons ici que selon ses estimations (page 5, 2ième paragraphe), le promoteur établit ses besoins en période estivale pour le **STATIONNEMENT DES AUTOS, DES BERS** et pour les **VOIES DE CIRCULATION** à 10 458 m^2.

UTILISATION DES ESPACES TERRESTRES PENDANT L'HIVERNAGE	
ÉLÉMENTS (P. 5, 2°, 3°, 4° et 5° para)	**SELON PROMOTEUR**
- Aire d'entreposage des bers en charge	3 730 m^2
- 100% pour circulation	3 730 m^2
- Stationnement autos	2 540 m^2
SOUS-TOTAL =	**10 000 m^2**
- Aménagement paysager (voir 1.2.5)	1 045 m^2
- Bâtiment et rampe (voir 1.2.5)	1 817 m^2
TOTAL =	**12 862 m^2**
ESPACES RÉSIDUELS, EN HIVER, PAR RAPPORT AUX 13 331 m^2 DONT DIT DISPOSER LE PROMOTEUR	+ 469 m^2

1.3 LES BESOINS GLOBAUX, SELON LE PROMOTEUR (P. 6)

Le promoteur qui compte faire draguer le bassin de la marina afin de pouvoir en utiliser 100% de la superficie inscrite entre les jetées de protection croit qu'il pourra accomoder 250 bateaux sur postes d'amarrage.

Il précise même que... "Ce paramètre est exprimé par la volonté de l'assemblée générale et fait partie des règlements de la corporation". (3)

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 5, 4ieme paragraphe.
(2) Document du promoteur, OP CIT, page 5, dernier paragraphe.
(3) Document du promoteur, OP CIT, page 6, 2ieme paragraphe.

Il serait intéressant de savoir **À QUEL MOMENT** un tel règlement a pu être édicté par la corporation.

On peut présumer qu'il est une conséquence de l'expérience de réorganisation des quais flottants qui lui a permis de constater qu'il pouvait loger 135 bateaux là où il escomptait n'en accomoder que 100.

Si tel était le cas, c'est-à-dire s'il date **d'APRÈS** le certificat d'autorisation du MENVIQ qui limitait le dragage à 5 000 m^2, ce règlement de la corporation n'aurait à mon avis jamais dû être édicté, du moins tant et aussi longtemps que l'actuelle demande de remblayage n'aura pas fait l'objet d'une décision du MENVIQ.

1.3.1 **LES BESOINS EN TERRE-PLEINS, POUR UN PORT DE 250 POSTES D'AMARRAGE, SELON LE PROMOTEUR.**

Puisque d'après sa démonstration basée sur la **SITUATION ACTUELLE**, le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. conclut que ses besoins pendant la saison d'hivernage sont moins importants en terme d'espace terrestre (Voir p. 5 du document du promoteur, dernier paragraphe) que pendant la saison de navigation, il ne décrit, au chapitre de ses **BESOINS GLOBAUX** que ceux en "condition estivale". (1)

. **Stationnement auto, auto-remorque, bers**

SUPERFICIE NÉCESSAIRE POUR LE STATIONNEMENT, SELON LE PROMOTEUR, POUR UNE CAPACITÉ DU BASSIN PORTÉE À 250 POSTES D'AMARRAGE

ÉLÉMENTS (P. 6)	DONNÉES DU PROMOTEUR	SELON NOTRE REVISION DES CALCULS DU PROMOTEUR
- Automobiles: (250 x 1,25 (ratio) x 16.71 m^2/auto)	5 221.8 m^2	5 221.8 m^2
- Autos/remorques: (25 cases x 36 m^2/case)	900.0 m^2	900.0 m^2
- 225 bers vides: (225 x 24.5 m^2/ber)	5 512.5 m^2	5 512.5 m^2
SOUS-TOTAL =	**11 633.8 m^2**	**11 634.3 m^2**
- Circulation: (80% de la superficie)	9 207.0 m^2	9 307.4 m^2
TOTAL =	**20 840.8 m^2**	**20 941.7 m^2**

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 6, dernier paragraphe.

NOTE: Selon nos vérifications, une erreur de quelques 100.9 m^2 se serait glissée dans les calculs du promoteur.

Par ailleurs il considère vraisemblablement que 25 des 250 bers seront entreposés ailleurs que sur le site puisqu'il ne base son estimation de l'espace nécessaire pour l'entreposage des bers pendant l'été que sur 225 bers.

. **Capitainerie**

1 000 m^2 pour le bâtiment et les aménagements extérieurs.

NOTE: Le promoteur ne donne aucun détail sur le programme du bâtiment, non plus que sur ce qu'il appelle les **"aménagements extérieurs"**, et il ne ventile pas ce 1 000 m^2.

. **Bâtiments de service**

Le promoteur alloue 800 m^2 pour un **"atelier de réparation"** et des **"hangars pour remiser les équipements et la machinerie"**.

NOTE: 800 m^2 de plancher équivalent, à titre d'image, à un bâtiment de 10 m x 80 m, ou 32 pieds de large x 260 pieds de longueur, ou encore 2 granges de 30' x 130' mises bout à bout!

. **Équipements récréatifs**

Tennis, badminton, piscine (50 m x 40 m = 2 000 m^2)

NOTE: Il s'agit d'équipements qui, surtout en milieu urbain où ils sont nombreux et faciles d'accès, n'ont rien à voir avec l'ouvrage projeté. En outre du badminton, au vent, sur le bord du fleuve...

. **Aménagement paysager**

Le promoteur dit vouloir conserver 10% des superficies nécessaires pour les fonctions terrestres du port de plaisance, et il estime que 2 560 m^2 seront requis à cet effet.

NOTE: Si on se réfère au "CALCUL DES SUPERFICIES" qu'il a produit en page 7 de son document, on constate qu'il applique sa norme de 10% sur l'ensemble des éléments de la portion terrestre de son projet; à notre avis certain de ces éléments comportent déjà de l'aménagement paysager (CAPITAINERIE PLUS AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS: 1 000 m^2), ou peuvent être assimilés à l'aménagement paysager si l'on considère la

fonction première d'un port (ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS: 2 000 m^2).

En supposant que la capitainerie projetée fasse 400 m^2 ou 1,6 m^2/poste (la capitainerie du parc nautique de Sorel fait 427 m^2 pour 310 postes d'amarrage, ou 1,3 m^2/poste), le promoteur aurait dû soustraire les 600 m^2 **"d'aménagements extérieurs"** avant d'appliquer sa norme de 10% des terre-pleins pour de l'aménagement paysager.

De même je suis d'avis qu'il aurait dû soustraire le 2 000 m^2 qu'il prévoit affecter aux **ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS** puisque de toute évidence les 3 équipements cités (badminton, tennis et piscine) ne couvrent pas une si grande surface, et qu'on peut présumer que leur pourtour, à l'intérieur même du 2 000 m^2, serait de toute façon paysagé.

Par conséquent, le CALCUL DES SUPERFICIES de la page 7 du document du promoteur aurait dû se lire comme suit:

. Capitainerie (Aménagements extérieurs 600 m^2)	400 m^2	
. Bâtiments de service	800 m^2	
. Équipements récréatifs (2 000 m^2)	—	
. Rampe de mise à l'eau	960 m^2	
Stationnement des autos, des bers, et voies de circulation	20 840 m^2	
	SOUS-TOTAL = 23 000 m^2	
- Aménagement paysager (10%)	2 300 m^2	
	TOTAL = 25,300 m^2	

EN RÉSUMÉ le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. évalue que s'il portait la capacité du bassin d'amarrage à 250 postes, ses besoins en terre-pleins seraient de l'ordre de 28 160 m^2.

1.4 LES CONCLUSIONS DU PROMOTEUR

Dans sa **"planification d'avant 1984"**, le promoteur aurait alloué 91,5 m^2 de terre-pleins pour chaque poste d'amarrage du bassin dont il envisageait alors la capacité à 200 postes. (1)

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 8, 1er paragraphe.

NOTE: Aucun document relatif à cette **"planification d'avant 1984"** ne nous a été transmis pour les fins de la présente analyse.

Par ailleurs s'il dit croire qu'un ratio de 100 m^2/poste de terre-pleins (100 m^2/poste x 250 postes = 25 000 m^2) serait viable pour son actuel projet, le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. s'en tiendra à ses calculs de 28 160 m^2 d'espaces terrestres (soit 112, 6 m^2 par poste) de façon, paraît-il, **"à privilégier des aménagements paysager pour préserver la qualité de vie des résidents de la rue St-Laurent".** (1)

En prenant en compte le 13 331 m^2 de terre-pleins existants, l'actuelle demande de remblayage s'établit donc à 14 829 m^2:

Terre-pleins existants	:	13 331 m^2
Remblayage demandé en date de février 1988	:	14 829 m^2
Superficie totale des terre-pleins nécessaires selon le promoteur	:	**28 160 m^2**

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 8, 3ième paragraphe.

DEUXIÈME PARTIE

CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU PROJET DE PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC. TEL QUE PRÉSENTÉ DANS SA "DEMANDE DE REMBLAYAGE" DE FÉVRIER 1988.

NOTE

Cette deuxième partie se veut une révision des différents paramètres fournis par le promoteur dans son document de février 1988, à partir de la lecture que nous en faisions en première partie des présentes.

Elle tient compte d'une "utilisation rationnelle et autant que possible modeste des terrepleins", tel que demandé par le BAPE, du fait que le remblayage désiré constitue un empiettement sur le lit du fleuve Saint-Laurent.

2. CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU PROJET DE PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC. DE FÉVRIER 1988.

2.1 L'ATTITUDE DU PROMOTEUR VIS-À-VIS LE DÉCRET #2693-83

Intentionnellement ou par simple imprudence, le promoteur du projet sous enquête a pris sur lui en 1983 de faire construire un bassin d'amarrage d'une capacité théorique de 200 bateaux,

- **alors que le DÉCRET #2693-83 (83-12-21) ne lui permettait qu'un remblayage de 5 000 m^2, lequel ajouté aux terre-pleins qui existaient déjà ne pouvait constituer que 13 331 m^2 d'espaces terrestres récupérables.**

Intentionnellement ou par simple imprudence, le promoteur n'a pas encore satisfait à au moins deux (2) des conditions du DÉCRET #2693-83 (83-12-21), plus de 4 ans après qu'elles lui aient été imposées, à savoir:

- **d'effectuer l'enrochement (carapace) du remblayage autorisé par le décret avec des pierres de 2 à 4 tonnes, lequel enrochement compte tenu de son coût élevé aurait assurément marqué la fin du remblayage;**

- **de procéder comme il s'y était engagé auprès du Gouvernement à l'aménagement paysager des terre-pleins.**

Intentionnellement ou par simple imprudence, le promoteur a , à un moment non précisé mais postérieur au DÉCRET #2693-83 (83-12-21), établi que la capacité du bassin qu'il estimait à 200 postes en 1983 devait passer "selon l'expérience vécue" à 250 postes d'amarrage;

- **il aurait même soumis cette nouvelle capacité de 250 postes d'amarrage à l'assemblée générale de ses membres, et celle-ci l'aurait incluse aux règlements de la corporation! (1)**

Intentionnellement ou par simple imprudence, le promoteur ne s'est pas porté acquéreur des seuls terrains vacants du secteur, alors que ceux-ci étaient presqu'adjacents aux installations de son parc nautique, et alors même qu'il les louait en tout ou en partie pour fins d'entreposage des bers et des bateaux;

- **il a de ce fait laissé passer l'occasion de disposer de toutes les surfaces dont il dit avoir besoin pour opérer sa marina tout en respectant les limites et conditions du DÉCRET #2693-83 (83-12-21), ces terrains étant maintenant vendus à un promoteur immobilier qui y a entrepris la construction d'un complexe d'habitation.**

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 6, 1er et 2ième paragraphe.

- **Sous toute réserve, on dit que les terrains vacants en question se seraient vendu aux alentours de 300 000$. Si tel est le cas, et en supposant que le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. s'en soit porté acquéreur dans leur totalité, c'est à une charge d'environ 1 200$ par membre (1 200$/membre x 250 membres = 300 000$) qu'il aurait eu à faire face, ce qui n'est pas considérable si on tient compte que l'ouvrage existant a été presqu'entièrement payé par le gouvernement fédéral.**

2.2 L'ATTITUDE DES GOUVERNEMENTS FACE AU PROJET DE PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC., AVANT LA CONSTRUCTION DE L'OUVRAGE EXISTANT.

Il ne m'appartient pas de juger de l'attitude des gouvernements face au projet que leur soumettait le promoteur en 1983, ni de repasser le film du climat tout à fait particulier qui régnait au moment des préparatifs de **QUÉBEC '84** dont faisait en quelque sorte partie ce projet du promoteur.

- **Il me faut tout de même souligner que s'ils s'étaient donnés des critères d'analyse plus rigoureux les gouvernements auraient pu exiger du promoteur un projet cohérent, où l'équilibre entre le bassin et les terre-pleins aurait été assuré, et ce avant d'en autoriser la construction (Gouvernement du Québec) ou de défrayer les coûts de ladite construction (Gouvernement fédéral).**

2.3 QUELQUES COMMENTAIRES GÉNÉRAUX CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT D'UNE MARINA À LÉVIS.

L'aménagement pour fins de nautisme comme l'aménagement voué à n'importe quelle autre activité récréative de plein air doit être marqué de compromis, surtout si le site retenu n'est pas naturellement doté d'un très fort potentiel.

Or il n'est pas toujours opportun d'aller construire où le potentiel est élevé si on doit par trop s'éloigner de la clientèle qu'on veut desservir.

Mais de s'approcher des clientèles pose certaines contraintes, notamment une contrainte d'espace ou de coût d'acquisition de cet espace, et c'est particulièrement vrai quand on veut implanter un ouvrage d'envergure en pleine trame urbaine comme c'est le cas du Parc Nautique Lévy.

Au chapitre justement de l'espace requis pour la construction d'un port de plaisance, CHARLES A. CHANEY (1) estime que les marinas modernes, de quelque catégorie qu'elles soient, devraient généralement disposer **D'UN ACRE DE TERRE-PLEINS POUR CHAQUE ACRE DE SURFACE EN EAU DU BASSIN (Voir annexe I).**

---

(1) CHANEY, Charles A., MARINAS RECOMMANDATIONS FOR DESIGN, CONSTRUCTION AND MAINTENANCE, publié aux États-Unis par le National Association of engine and boat manufacturers, chapitre 21, page 204.

De toute évidence on ne peut atteindre n'importe où un tel rapport de 1 à 1 entre les terre-pleins et le bassin d'amarrage. Il arrive en effet que les espaces en rive ne soient pas disponibles là où les caractéristiques du plan d'eau conviennent à la construction d'un bassin protégé à des coûts raisonnables. Et quand ils sont disponibles, le coût de tels espaces est parfois exagéré, principalement en milieu urbain.

Ainsi lorsque les terrains adjacents au bassin à construire sont restreints ou trop dispendieux, il faut faire des choix:

- **Assortir la capacité du bassin à celle des terre-pleins disponibles;**
- **Accepter de payer le prix fort pour les terre-pleins adjacents s'ils sont libres;**
- **Chercher simplement un autre site d'implantation si les espaces terrestres nécessaires sont insuffisants ou leur coût trop élevé;**
- **Empietter sur le lit du cours ou du plan d'eau pour créer artificiellement les terre-pleins dont on a besoin en acceptant d'en défrayer le coût et en acceptant les impacts sur le milieu.**

Chose certaine il y a d'une façon ou d'une autre un prix à payer pour établir un port "en ville"; on a donc tout intérêt à chercher les compromis qui permettent de desservir le plus de clients possibles sur le moins d'espace possible.

Dans le cas du Parc Nautique Lévy, le promoteur a lui-même réduit l'éventail de ses choix.

En construisant un bassin d'amarrage suffisamment vaste pour accueillir 250 bateaux, avant même de s'assurer qu'il disposerait de tout l'espace terrestre dont il a besoin pour réaliser ses projets d'aménagement en rive, le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. s'est privé de la possibilité d'assortir la capacité du bassin à celle des terre-pleins disponibles, ainsi que de celle de simplement chercher un autre site d'implantation.

D'autre part en ne faisant pas l'acquisition des terrains adjacents qui étaient libres jusqu'à très récemment, mais qui ont maintenant été vendus à un promoteur immobilier qui y a entrepris la construction d'un complexe domiciliaire, le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. s'est placé dans une situation sans alternative:

- **Pour augmenter la capacité d'accueil du bassin par simple dragage, il doit absolument procéder à la construction de terre-pleins artificiels par remblayage. (1)**

---

(1) J'ai en effet demandé qu'on relève, et sur carte et sur le terrain, les espaces en rive qui pourraient convenir pour l'entreposage des bers pendant l'été et d'une centaine de bateaux en hivernage, espaces dont le promoteur aurait pu se porter acquéreur puisque comme on l'a vu la location ne constitue pas une solution permanente.

(SUITE DE LA NOTE AU BAS DE LA PAGE 18)
Sans qu'ait été effectué un examen approfondi de toutes les parcelles, il semble bien que tels espaces d'entreposage ne soient pas disponibles à une distance raisonnable de l'ouvrage.

Je joins en **ANNEXE II** copie du court rapport qui m'a été remis à cet effet et qui résume la communication verbale qu'on m'a faite sur le sujet.

Si l'on forçait le promoteur au **STATU QUO** quant au dragage du bassin, aucun remblayage supplémentaire ne serait nécessaire si ce n'est l'enrochement exigé au DÉCRET 2693-83 (83-12-21) puisqu'il démontre lui-même dans son document de février 1988 qu'il dispose présentement de suffisamment d'espace pour opérer.

2.4 PROPOSITION D'AJUSTEMENT DES DONNÉES FOURNIES PAR LE PROMOTEUR DANS SA DEMANDE DE REMBLAYAGE DE FEVRIER 1988. (1)

2.4.1 LES ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS (PROMOTEUR, 2 000 m²)

D'emblée je suis d'avis que les 2 000 m² affectés aux **ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS** prévus par le promoteur (badminton, tennis, piscine) ne soient pas autorisés sur des terre-pleins gagnés sur le lit du fleuve.

S'ils ne sont pas incompatibles avec la balance du projet, ils ne lui sont certainement pas indispensables, d'autant plus qu'en milieu urbain ce sont des équipements qu'on peut facilement trouver à peu de distance.

LES 14 929 m² DEMANDÉS PAR LE PROMOTEUR PASSENT DE FACTO À 12 929 m²

---

(1) Le promoteur a établi l'actuelle demande de remblayage à 14 929 m². Nous avons tenu compte de son erreur de calcul au chapitre du stationnement (Voir tableau, 1.3.1) et avons ajouté les 100 m² qui manquaient. Nous considérons donc que sa demande se chiffre à 14 929 m².

2.4.2 LA CAPITAINERIE (PROMOTEUR: 1 000 m²)

Si le Parc Nautique de Sorel avec ses 310 postes d'amarrage peut s'accomoder d'un bâtiment de 427 m² qui représente 1,3 m² par poste, on peut supposer qu'au Parc Nautique Lévy un bâtiment de 400 m² qui représenterait 1,6 m² par poste sur la base de 250 postes pourrait parfaitement répondre aux besoins.

Les 600 m² supplémentaires qu'il affecterait aux **AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS** pourraient simplement être supprimés. Le promoteur devrait puiser dans le 10% de la superficie des terre-pleins qu'il réserve à l'aménagement paysager pour réaliser, s'il le juge opportun, certains aménagements extérieurs au pourtour du bâtiment.

DE 12 929 m² (VOIR 2.4.1), LA SUPERFICIE DES TERRE-PLEINS À CONSTRUIRE PASSERAIT À 12 329 m²

2.4.3 BÂTIMENTS DE SERVICE (PROMOTEUR: 800 m²)

Coupée de moitié, la superficie des bâtiments de service de cette marina se comparerait encore avantageusement à celle dont dispose la majorité des ports de plaisance de la province.

DE 12 329 m² (VOIR 2.4.2), LA SUPERFICIE DES TERRE-PLEINS À CONSTRUIRE PASSERAIT À 11 929 m²

2.4.4 STATIONNEMENT AUTO, AUTO-REMORQUE, BERS (PROMOTEUR: 20 941.7 m²). (1)

Au Parc Nautique de Gaspé où la bande de terrain libre entre la voie ferrée et le rivage était relativement large et où, du fait de l'orientation du bassin en parallèle de la rive, elle était très longue, les espaces terrestres considérables ont permi de construire un vaste stationnement auto de 107 cases pour seulement 80 postes d'amarrage, soit un ratio de 1.33 case de stationnement par poste.

Par contre au Parc Nautique de Sorel où les stationnements auto ont été construits par remblayage, comme ce serait le cas à Lévis, seulement 200 cases de stationnement auto sont disponibles pour 310 postes d'amarrage, soit un ratio de 0.64 case par poste.

C'est dire qu'en accordant au Parc Nautique Lévy un ratio de 1.0 case de stationnement par poste, soit exactement la moyenne entre le cas Gaspé et le cas Sorel, Lévis ne serait pas

---

(1) Selon notre révision des calculs du promoteur, telle qu'elle figure au tableau de la page 12 des présentes.

désavantagé. Il disposerait en effet de 250 cases de stationnement auto pour 250 postes d'amarrage. Quant à la norme de 16.71 m^2 par case, elle me paraît adéquate. (16.71 m^2 x 250 = 4 177,5 m^2).

Il en va de même pour la norme de 36 m^2 par case de stationnement auto-remorque.

À cet égard, je crois que le promoteur devrait être tenu de construire les 25 cases auto-remorques qui figurent à son projet de telle sorte qu'il puisse desservir une clientèle de passage (25 cases x 36 m^2 = 900 m^2).

Enfin, le 24.5 m^2 qu'il alloue à chacun des 225 bers vides me paraissent raisonnables (24.5 m^2 x 225 = 5 512,0 m^2).

POUR CE QUI A TRAIT AU 80% DE LA SUPERFICIE DU STATIONNEMENT QU'IL AJOUTE POUR LA CIRCULATION, LE PROMOTEUR POURRAIT RAMENER CE POURCENTAGE À 60% SANS COMPROMETTRE LA SÉCURITÉ. CET ÉCART DE 20% POURRAIT ÊTRE COMPENSÉ PAR UN DESSIN APPROPRIÉ DU STATIONNEMENT ET PAR UNE VITESSE RÉDUITE DES VÉHICULES DES USAGERS.

EN RÉSUMÉ	
- Automobiles: (250 x 1,00 (ratio) x 16.71 m^2/auto)	4 177,5 m^2
- Autos/remorques: (25 cases x 36 m^2/case)	900,0 m^2
- 225 bers vides: (225 x 24.5 m^2/ber)	5 512,5 m^2
SOUS-TOTAL =	**10 590,0 m^2**
- Circulation: (60% de la superficie)	6 354,0 m^2
TOTAL =	**16 944,0 m^2**

De 20 941,7 m^2 qu'il affectait à l'item stationnement, la demande du promoteur pourrait être réduite à 16 944 m^2, soit une diminution de 3 997,7 m^2.

DE 11 929 m^2 (VOIR 2.4.3), LA SUPERFICIE DES TERRE-PLEINS À CONSTRUIRE PASSERAIT À 7 931,3 m^2

2.4.5 AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Puisque le promoteur aurait déjà réservé un 10% de la surface actuelle des terre-pleins pour l'aménagement paysager (1), nous appliquerons

---

(1) Document du promoteur, OP CIT, page 5, 2ieme paragraphe.

sa norme de 10% uniquement sur les 7 931,3 m^2 de terre-pleins à construire (10% de 7 931,3 m^3 = 793,1 m^2).

DE 7 931,3 m^2 (VOIR 2.4.4), LA SUPERFICIE DES TERRE-PLEINS À CONSTRUIRE PASSERAIT À 8 724,4 m^2

JEAN BORDELEAU

ANNEXE I

Extrait du livre de Charles A. CHANEY, publié par la National Association of engine and boat manufacturers, qui porte sur le design, la construction et l'entretien de marinas.

CHAPTER 21

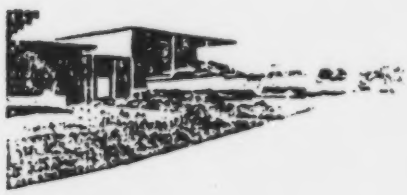
Development of Grounds

INTRODUCTION

The grounds that surround the marina, regardless of its type, constitute a feature that is at least equal in importance to the water area containing its piers and slips for berthing of the boats. There are a number of activities carried on within the grounds attached to any small boat harbor which are essential to its successful operation, and the lack of proper space for rendering of these services can make the marina less desirable to the boat owners, particularly if such facility is available elsewhere.

The modern marina may include buildings for use of all of the following activities: sales and service retail activities, restaurant, bar, administration, locker rooms, bathhouses, rest rooms along the bulkheads and boat storage sheds. Motel units are frequently included.

In addition to the buildings, space must be allocated for roads, walkways, and parking areas including space for automobiles with attached boat trailers. An open service yard, open dry storage for boats, fueling facilities and boat handling equipment are necessary in many areas. Recreational and ornamental additions such as swimming pool, tennis and badminton courts, lawns, trees, shrubbery and flower beds add to the marina's attraction and appearance.



Well developed access road to Point Huron on Staten Island, New York, is suitable for outdoor restaurant.

SUGGESTED ONSHORE AREAS

Many marinas, especially those constructed 20 to 25 years ago, had relatively small areas of land. Services, conveniences and landscaped areas were omitted. This was true particularly in congested areas.

Numerous reviews of existing successful marinas and studies prepared for new marinas of all types indicate that a minimum of one acre of land shall be provided for each acre of water in the marina. This will permit planning for most of the usual onshore facilities without undue congestion. The addition of such features as a motel, swimming pool, tennis court and extensive lawns, however, will necessitate increasing land area from one and a quarter to one and a half times that of the water space in slips and turning area.

LANDSCAPING

The services of a qualified landscape architect applied in the development of the marina ground area is recommended. A neat, orderly arrangement of the essentials is suggested with the landscaping in harmony with the architectural design of the buildings; attractive entrances, a well kept lawn, and expertly selected trees and shrubbery will enhance the value of the marina. The roadway and walk system must be laid out to provide ready access to all of the facilities, to maintain a high efficiency in operations and to serve the patrons conveniently. In particular the parking areas should be so located and arranged for maximum convenience with due consideration to use of the buildings onshore as well as for the boarding of the boats. Such arrangements will appeal to the boating public, thereby increasing the popularity and revenues of the marina more than enough to justify the small cost of careful planning and the landscaping.

The reader is referred to Drawing Nos. 1 and 2 (pp 10 and 11) on which three suggested arrangements are shown for the utilization of grounds in the marina. It will be noted that the same existing topography was assumed in developing these plans, indicating a flexibility of general layout and design sufficient to meet the requirements of most localities. Drawing No. 26 shows a general arrangement of the grounds suitable to the scheme on Drawing No. 1 graded as shown on Drawing No. 10 (p 108). Paving details are also illustrated thereon.

In the following paragraphs the usual features which might be included on the grounds of a marina

ANNEXE II

Confirmation d'un rapport verbal faisant suite à un relevé sur cartes et à un autre sur le terrain, relativement à la localisation de terrains riverains aptes à recevoir une centaine de bateaux en hivernage.

Gouvernement du Québec
Ministère du Loisir,
de la Chasse et de la Pêche
Direction du plein-air et des parcs

NOTE À: **Monsieur Jean Bordeleau**

DE : **Jean Boisclair**

DATE : **Le 31 mars 1988**

Tel que demandé, j'ai effectué la tournée des terrains riverains qui auraient pu servir pour l'entreposage des bateaux et des remorques des membres du Club Nautique de Lévis. Sur la rive sud (de l'embouchure de la rivière Chaudière aux chantiers maritimes de Lauzon) les quelques terrains existants sont, soit trop petits et difficiles d'accès ou, soit utilisés par le port de Québec. Sur la rive nord (du pont de Québec au bassin Louise) aucun terrain n'est disponible. Je ne peux donc proposer aucune alternative valable à ce problème de remisage qu'a le Club Nautique.

Jean Boisclair

JB/ja

150 est boul. Saint-Cyrille
Québec, QC G1R 4Y1

ANNEXE III

Quelques données concernant les marinas de GASPÉ, TADOUSSAC et SOREL.

	GASPÉ	TADOUSSAC	SOREL
Nombre postes d'amarrage	80	96	310
Superficie terrestre	41 805,0 m^2 (523,0 m^2 par poste)	Parking - 2 378,0 m^2 Cale sèche - 5 444,0 m^2 (81,0 m^2 par poste)	18 580,0 m^2 (60,0 m^2 par poste)
Superficie du bassin	17 420,0 m^2 (214,0 m^2 par poste)	8 825,0 m^2 (92,0 m^2 par poste)	49 239,0 m^2 (159,0 m^2 par poste)
Nombre de stale stationnement	107 voitures 12 remorques	30 voitures	200 voitures
Surpeficie bâtiment	293,0 m^2 (4,0 m^2 par poste)	135,0 m^2 (3,0 m^2 par poste a été doublé depuis)	427,0 m^2 (1,3 m^2 par poste)

SOURCE: M. GAÉTAN THIBAULT, ING.
Direction des services techniques
Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Montréal, le 14 avril 1988

Monsieur Robert Cooke, directeur
Service d'Urbanisme
225, Côte du Passage
C.P. 1186
Lévis (Québec)
G6V 5T4

Objet: Projet de stationnement automobile et d'entreposage de bers du Parc Nautique Lévy, à Lévis
N/D: 6211-04-38

Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête qui m'a été confiée par le Ministre de l'environnement dont j'inclus copie du mandat, je confirme mon intérêt pour obtenir le point de vue de la municipalité.

Comme il n'a finalement pas été possible que M. Yves LeBlanc et moi-même puissions vous rencontrer à Québec, nous apprécierions recevoir cette position par écrit. Nous aimerions essentiellement savoir:

a) si la municipalité de Lévis est favorable à la demande de Parc Nautique Lévy de remblayage additionnel de rive pour fins de stationnement et d'entreposage de bers;

b) les moyens envisagés par votre municipalité pour l'application de la politique de protection du littoral;

c) les moyens privilégiés pour faciliter l'accès au fleuve pour le grand public.

Avec mes remerciements anticipés, veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

pour Luc Ouimet
Commissaire-enquêteur

LO/lp

12, rue Sainte-Anne
Québec
(Québec) G1R 3X2
(418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke est
bureau 3860,
Montréal (Québec) H1T 3X9
(514) 873-7790

Parc Nautique Lévy (1984) Inc.
205, Rue St-Laurent, Case postale 1233, Lévis (Québec) G6V 6R8 • (418) 833-9421

Lévis le 14 avril 1988

Bureau des Audiences Publiques
sur l'Environnement
Gouvernement du Québec
5199, Sherbrooke Est, Suite 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Attention de M. Yves Leblanc

Monsieur,

Pour faire suite à votre lettre du 29 mars dernier, veuillez trouver ci-inclus les documents vous donnant les informations supplémentaires que vous nous avez demandées.

En espérant que le tout sera trouvé à votre satisfaction, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Fernand Poulin
Commodore

FP/gp

p.j.

DEMANDE DE REMBLAYAGE

PARC NAUTIQUE LEVY (1984) INC.
205, rue Saint-Laurent, Lévis, QC

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Avril 1988

Informations complémentaires pour demande de remblayage Parc Nautique Lévy (1984) Inc. 205, rue St-Laurent - LEVIS.

==========

Suite à la demande de monsieur Luc Ouimet, commissaire-enquêteur au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, il nous fait plaisir de fournir les informations additionnelles demandées.

La lettre de monsieur Ouimet pose quatre grandes questions, soit:

1. Les solutions alternatives;

2. Les coûts détaillés;

3. Les données sur les utilisateurs de la rampe;

4. Les possibilités d'accès gratuits.

1• LES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Les administrateurs du Parc Nautique Levy (1984) Inc. sont fortement sensibilisés aux problèmes causés par le stationnement des autos, le remisage des bers et l'entreposage des bateaux depuis l'ouverture de la marina en 1984.

Les fêtes de la voile de Québec 1984, la transat Tag Québec/Saint-Malo ont été des événements qui ont amené de nombreux visiteurs sur le site de la marina. Pour faire face à cette situation, un terrain voisin vacant, soit celui de monsieur Claude Boisvert fut loué dès 1984. La majorité des bers des membres y furent remisés et une partie du terrain a servi pour le stationnement des visiteurs.

Cependant, monsieur Boisvert ne renouvela pas le contrat de location de son terrain pour la saison 1987. Nous avons alors regardé la possibilité de trouver d'autres terrains et évaluer différentes hypothèses.

Il faut savoir que l'accès au terrain du Parc Nautique présente une situation particulièrement dangereuse et hasardeuse.

L'emplacement et la configuration de cet accès ont fait l'objet d'une étude très poussée avec la compagnie du Canadien National pour franchir la voie ferrée de façon la plus sécuritaire possible. Après étude, cette entrée fut placée au meilleur endroit pour la visibilité des trains, cependant elle nous paraît assez mal placée en regard avec la circulation automobile à cause des courbes prononcées cachées par les résidences de la rue Saint-Laurent.

Déjà le fait de déplacer sur une distance de 200 mètres des bers vides à l'aide d'un "loader" sur la rue Saint-Laurent s'est avéré une entreprise hasardeuse.

A part certaines remorques conçues à cet effet, l'ensemble des bers des membres ne sont pas prévus pour se déplacer sur de longues distances, ni quitter le site de la marina à cause de l'absence d'amortisseurs; l'absence d'immatriculation et de feux de route.

Ne pouvant donc pas emprunter la rue Saint-Laurent et le terrain étant entouré par le fleuve, le site même doit donc permettre l'entreposage des bateaux.

Les autres marinas voisines tel Le Yacht Club de Québec, la marina du Vieux Port et la marina de la Chaudière vivent eux-mêmes avec des espaces d'entreposage restreints.

Le Parc Nautique Lévy possède une rampe de mise à l'eau pour le lancement et la montée des bateaux et il nous serait impossible de proposer à quelques uns de nos membres d'aller demander ce service dans une autre marina d'autant plus que l'entreposage des bateaux est un service inclus dans les frais de quaiage et qu'aucune autre marina ne permettrait un entreposage sans exiger un coût additionnel comme nous l'exigerions pour nous même à un non membre.

Dans l'étude présentée en février 1988, nous arrivions à l'évidence que la situation exigeant le plus d'espace était la période estivale où il faut loger les autos des membres et des visiteurs ainsi que les bers vides.

Avec la vente du terrain de monsieur Claude Boisvert à des promoteurs immobiliers, il n'y a aucun terrain de disponible dans un rayon de 300 mètres pour stationner les automobiles.

Nous avons voulu cependant de trouver un autre terrain pour y remiser les bers, car nous n'avons aucun besoin de les conserver, et nous aurions trouvé avantage à les éloigner de la vue des membres et des résidents de la rue Saint-Laurent.

Tous les sites potentiels sont situés sur une mince bande de terre coincée entre le fleuve Saint-Laurent et la falaise. Nous avons regarder les disponibilités sur 2 kilomètres de chaque côté du site de la marina et aucun terrain permettant l'entreposage extérieur ne peut être trouvé.

L'ancien garage des autobus de la C.T.I.R.S.Q. aurait constitué la seule hypothèse pour de l'entreposage intérieur, mais l'édifice a été acquise par quelqu'un d'autre.

2• LES COUTS DETAILLES

La réalisation du projet global tel que présenté dans notre étude de février 1988 représente des coûts de 1 160 000,00$ en dollars de 1988, et sont ventilés ainsi:

. 1 Remblayage (40 000 verges cubes)	150 000,00$
. 2 Enrochement	66 000,00
. 3 Terrassement et pavage (relever le terrain)	28 000,00
. 4 Déplacement de l'accès	5 000,00
. 5 Aménagements paysagers	5 000,00
. 6 Capitainerie	108 000,00
. 7 Bâtiments accessoires	30 000,00
. 8 Tennis	8 000,00
. 9 Croquet et aire de jeux	2 000,00
.10 Piscine	20 000,00
.11 Clôture	10 000,00
.12 Dragage	500 000,00
.13 Pontons et services électriques	230 000,00
.14 Equipements (potence, etc..)	6 000,00
	1 168 000,00$

Les revenus de la marina sont de deux sources:

- le fond d'immobilisation est constitué par les droits d'adhésion de mille deux cents dollars (1 200,00$) payés par chaque nouveau membre et d'un prêt de huit cents dollars (800,00$) consenti par chaque nouveau membre;

- le fond d'opération est constitué par les cotisations et les frais de quaiage annuel des membres.

Depuis l'ouverture de la marina en 1984, chaque saison s'est soldé par un bénéfice, et le fond d'opération a permis de consacrer annuellement 20 000,00$ en moyenne pour les équipements et immeubles.

Nous prévoyons financer les postes de la façon suivante:

- En ouvrant le bassin pour 115 membres additionnels, la marina recevra 230 000,00$ au fond d'immobilisation qu'elle consacrera concurremment à la construction des pontons (poste 13).

- Le dragage (poste 12) constitue la dépense majeure de notre projet. Des demandes sont adressées au gouvernement fédéral pour une subvention et la position privilégiée de notre marina nous permet d'espérer une réponse favorable à moyen terme. L'endiguage fait en 1984 constitue un investissement majeure que le gouvernement fédéral pourra optimiser en complétant le dragage.

- Le remblayage (poste 1) objet de la présente demande, constitue avec l'enrochement (poste 2) des montants considérables qu'il nous faut dès à présent envisager pour la poursuite du développement de notre marina.

Nous voulons absolument profiter des travaux d'assainissement des eaux en cours sur la rue Saint-Laurent pour obtenir sans aucun coût des matériaux de remblayage adéquats. Les matériaux qui seront empruntés à l'infrastructure actuelle de la rue Saint-Laurent sont susceptibles de présenter une granulométrie très acceptable pour nos besoins de remblayage.

Nous nous proposons de négocier avec les entrepreneurs généraux qui seront chargés des travaux la possibilité de recevoir leur matériel d'excavation, ce qui leur éviterait de parader leurs camions dans les côtes avec les coûts énormes que cela comporterait contre une aide au niveau de l'enrochement. Avec une compensation évaluée à 30 000,00$ le Parc

Nautique Lévy pourrait envisager compléter l'enrochement en assumant les coûts de 36 000,00$ comme il est parvenu à procéder en 1987 à l'installation complète des deux postes d'essence pour des coûts de près de 40 000,00$.

Profiter de l'occasion qui s'offre avec l'assainissement des eaux suppose des économies totalisant 180 000,00$.

- Le terrassement et pavage (poste 3) comprennent deux items importants. Le rehaussement du terrain qui est planifié pour l'été sera lui aussi réalisé avec des matériaux gratuits provenant des travaux d'assainissement des eaux de la rue Saint-Laurent et représentent 12 000,00$ de notre évaluation. Le nivellement est assuré par l'entrepreneur. Le pavage en asphalte estimé à 16 000,00$ ne sera pas réalisé avant cinq ans et au rythme de la capacité de payer des membres.

- Les items (déplacement de l'accès: poste 4), (aménagements paysagers: poste 5), (équipements: poste 14) seront planifiés au fur et à mesure que le terrain aura été relevé et totalement remblayé dans son périmètre définitif. Les coûts de ces trois items représentent 16 000,00$ et peuvent être supportés par le fond d'opération.

- La capitainerie (poste 6) constitue un projet qui ne sera pas entrepris tant qu'il n'y aura pas 200 membres. A ce moment-là, il est prévu que le fond d'opération pourrait permettre de budgeter et de transférer au fond d'immobilisation 40 000,00$ annuellement.

De plus, dans les statuts et règlements, selon l'article 3.02 A d), chaque membre convient de signer en faveur de Parc Nautique Lévy (1984) Inc. et/ou de ses banquiers conjointement un billet de *mille* dollars (1 000,00$) en garantie collatérale des emprunts du Parc Nautique Lévy (1984) Inc. En se prévalant de ce droit, le Parc Nautique Lévy peut facilement avec 200 membres obtenir un emprunt hypothécaire de 80 000,00$.

- Les bâtiments accessoires (poste 7) vont nécessiter des investissements de 6 000,00$ annuellement sur cinq ans et les profits générés par la vente de l'essence permettent de penser qu'ils pourront financer ce poste.

- Les postes 8, 9, 10 et 11 (tennis, croquet et aire de jeux, piscine et clôture), représentant un total de 40 000,00$, ne seront pas réalisés dans les cinq prochaines années.

Il est même possible que ces équipements ne soient jamais réalisés. Ils ont été planifiés dans notre proposition globale pour répondre à une certaine hypothèse d'aménagement, mais constituent plutôt une banque de terrains pouvant être occupés éventuellement par des services essentiels.

En résumé, en sachant que les frais d'adhésion pour chaque nouveau membre couvrent les coûts de mise en place de son ponton; en présumant que le dragage est complètement subventionné; en évaluant qu'une autorisation de procéder au remblayage dans les délais nécessaires nous permet d'éviter des coûts de 180 000,00$; en bénéficiant de matériaux gratuits et en reportant des dépenses de 56 000,00$ au delà des cinq prochaines années, le Parc Nautique devra envisager des dépenses de 135 000,00$, dont 24 000,00$ en intérêts et remboursement hypothécaire, échelonnées sur 5 ans pour une moyenne de 27 000,00$ par année.

3• LES DONNEES SUR LES UTILISATEURS DE LA RAMPE

La rampe de mise à l'eau est un équipement nécessaire pour le lancement et la montée des bateaux des membres. Elle sert également à la population régionale pour ceux qui désirent se prévaloir de ce service de façon ponctuelle sans être contraints de laisser leur embarcation en permanence à quai.

Suivent les données statistiques sur ce service:

ANNEE	UTILISATEUR JOURNALIER	- TAUX/JOUR		ABONNEMENT ANNUEL	- TAUX/SAISON	
1984	296	X	5,00$ *	16	X	50,00$ *
1985	185	X	10,00$	21	X	100,00$
1986	119	X	10,00$	28	X	125,00$
1987	30	X	12,00$	32	X	135,00$
1988	--	X	15,00$	--	X	150,00$

* UNE CHARGE DE 3,00$ / FOIS CHARGEE EN PLUS POUR LE STATIONNEMENT DU VEHICULE ET REMORQUE POUR LA SAISON 1984.
POUR LES ANNEES SUBSEQUENTES LE TARIF INCLUAIT LE STATIONNEMENT SUR LE SITE.

4• LES POSSIBILITES D'ACCES GRATUITS

Le Gouvernement du Québec rappelait en 1984 par la plume de son ministre de l'environnement monsieur Adrien Ouellette: « *le gouvernement du Québec ne peut exiger que le site du port de refuge (de Lévis) soit accessible en tout temps au public; étant donné que le secteur qui sera occupé par le port ne fait plus partie du domaine public, ...* ». *

* Lettre à monsieur Yves Bédard, comité environnement Club des ortinologues du Québec, le 16 février 1984.

Toutefois, le Parc Nautique Lévy (1984) Inc. qui administre le site du port de refuge de Lévis n'a jamais interdit à qui que ce soit d'accéder à ses infrastructures terrestres comprenant le stationnement, le quai impérial et la capitainerie.

L'enseigne à l'entrée du site indiquant « membres de la marina seulement » est une incitation raisonnable aux visiteurs à ne pas accaparer les stationnements de nos membres. Concurremment, nous avons institué une catégorie de membres sociaux. Pour un coût de 25,00$ seulement un membre social bénéficie des services du Parc autre que l'usage du port de plaisance.

Cette carte de membre donne un sentiment d'appartenance et est très bien accueillie par la population locale.

Nous nous efforcons à juste titre de limiter à nos membres actifs l'accès au bassin qui contient au delà de 4 000 000,00$ de valeur en saison de navigation, mais pour les gens qui voudraient se rendre à pied sur le site de l'ancien quai Impérial, soyez assuré que cet accès a toujours et demeurera toujours gratuit.

Préparé par: _____
Marc Royer, administrateur

Demandé et vérifié par: _____
Fernand A. Poulin, commodore

Le 13 avril 1988.

9 :

VILLE DE
LÉVIS
SERVICE DE L'URBANISME

22 14:35

Lévis, le 20 avril 1988.

Monsieur Luc Ouimet
Bureau des audiences publiques
sur l'environnement
5199 rue Sherbrooke est - suite 3860
Montréal (QC) H1T 3X9

Monsieur,

Tel qu'entendu lors de notre dernier entretien téléphonique, le Conseil municipal de la ville de Lévis a pris connaissance de la demande du Parc Nautique Lévy concernant le remblayage.

Pour ce faire, le Conseil municipal a entendu Messieurs Fernand Poulin et Marc Royer. Ceux-ci ont exposé les motifs de la demande ainsi que les aménagements et les utilisations que la Corporation espère effectuer sur le terrain remblayé.

Suite à cet exposé, le Conseil s'est réuni à huis clos et je vous présente les principales conclusions de cette réunion.

- DRAGAGE:

  La municipalité est favorable à ce que la Corporation effectue la seconde phase de dragage afin d'augmenter le nombre de membres et, par conséquent, le nombre d'emplacements de bateaux.

- REMBLAYAGE:

  La municipalité n'est pas favorable à la demande. Cette position est justifiée par le fait que cette zone de remblayage risque d'être utilisée pour

225 Côte du Passage, Lévis, Québec G6V 5T4 - Tél. : (418) 833-3261

le remisage des bateaux et des bers, ce qui risque de causer un impact négatif aux riverains et aux utilisateurs de la rue St-Laurent.

Le Conseil municipal est unanime sur le fait que l'agrandissement de la marina ne doit pas se faire au détriment de l'aspect visuel du secteur.

La municipalité accepte le remisage des quelque cent bateaux et bers qui se fait actuellement sur le site de la marina, mais elle considère que le surplus de bers découlant de l'augmentation du nombre de membres devra se réaliser sur un autre site.

- ASPECT FINANCIER

Il ressort très nettement que le Conseil municipal n'a pas l'intention d'intervenir directement, à court et moyen terme, pour offrir une aide financière à la Corporation.

Cette réunion a également fait ressortir que le site de la marina est actuellement très peu aménagé et esthétique. Les représentants de la municipalité ne comprennent pas que, depuis l'ouverture, il n'y a eu si peu d'investissement de réaliser à cet égard. La Ville espère grandement que les membres amélioreront le site par certaines plantations et un aménagement paysager adéquat.

Le Conseil municipal est pour la croissance et la consolidation de la marina. Cependant, le remisage des bateaux et des bers tel qu'il se fait actuellement n'est pas recommandé pour une marina de deux (200) cents bateaux.

Par conséquent, il est impératif de trouver un site alternatif de remisage ou d'exploiter une nouvelle méthode qui minimisera les conséquences négatives du remisage des bers et bateaux. Le Conseil municipal est ouvert à toute discussion et collaboration en ce sens.

Monsieur Luc Ouimet

Voici ce qui résume très succintement la réunion tenue à l'Hôtel de ville de Lévis sur ce sujet.

Demeurant disponible pour de plus amples informations recevez, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Robert Cooke, urbaniste
Directeur du Service
de l'Urbanisme

RC/hr

C.C.: Membres du Conseil municipal.
M. Michel Thibault, directeur général.

Club des ornithologues du Québec

8191 avenue du Zoo. Orsainville. Québec G1G 4G4

Québec, le 22 avril 1988

M. Luc Ouimet
Bureau des audiences publiques sur l'environnement
12, Ste-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

OBJET : Marina de Lévis
Extension de l'aire de stationnement
par remblayage de l'estran

Monsieur,

La présente est dans le but de réaffirmer avec vigueur les objections que nous avions à l'époque concernant le projet de la marina de Lévis (voir demande d'audience publique). Pour des circonstances incontrôlables en 1983, nous avions retiré notre demande d'audience publique sachant qu'elle n'aurait pas l'effet escompté. En échange, de la part du promoteur, on nous avait promis certaines mesures compensatoires (voir lettre du Ministre, 16 février 1984) qui, à notre connaissance, n'ont pas été réalisées.

Si nous avons avoué notre impuissance face à ce dossier en 1983, il n'en est pas de même en 1988 et nous comptons nous opposer par tous les moyens à ce que l'on utilise les marais intertidaux pour agrandir un stationnement, que ce soit pour une marina ou un autre type d'infrastructure. Il était clair, en 1983, que le stationnement de la marina devait être définitivement confiné à la surface prévue à ce moment-là. De plus, compte tenu de la nouvelle politique de protection du milieu riverain, ce type d'action est encore moins justifié.

.../2

Enfin, nous croyons qu'actuellement les connaissances scientifiques sur ce milieu ainsi que les lois les protégeant sont suffisamment développées pour passer à **l'action** et ne plus céder face aux excuses des développeurs imprévoyants et à courte vue. Pour terminer, nous voulons souligner que nous sommes pour le nautisme, pour le développement et l'exploitation des ressources naturelles en autant que les activités se font en harmonie avec les écosystèmes comme le veut la Stratégie Mondiale de la Conservation.

Ecologiquement vôtre,

Yves Bédard
Comité environnement
Club des Ornithologues du Québec
avec l'appui de l'Union Québécoise
pour la Conservation de la Nature et
la Société Linéenne du Québec

p.j.

c.c. MM. Harvey Mead, président de l'U.Q.C.N.
Christian Proulx, président du C.O.Q.
Daniel Banville, président de la S.L.O.
Benoît Gauthier, comité environnement, S.L.Q.